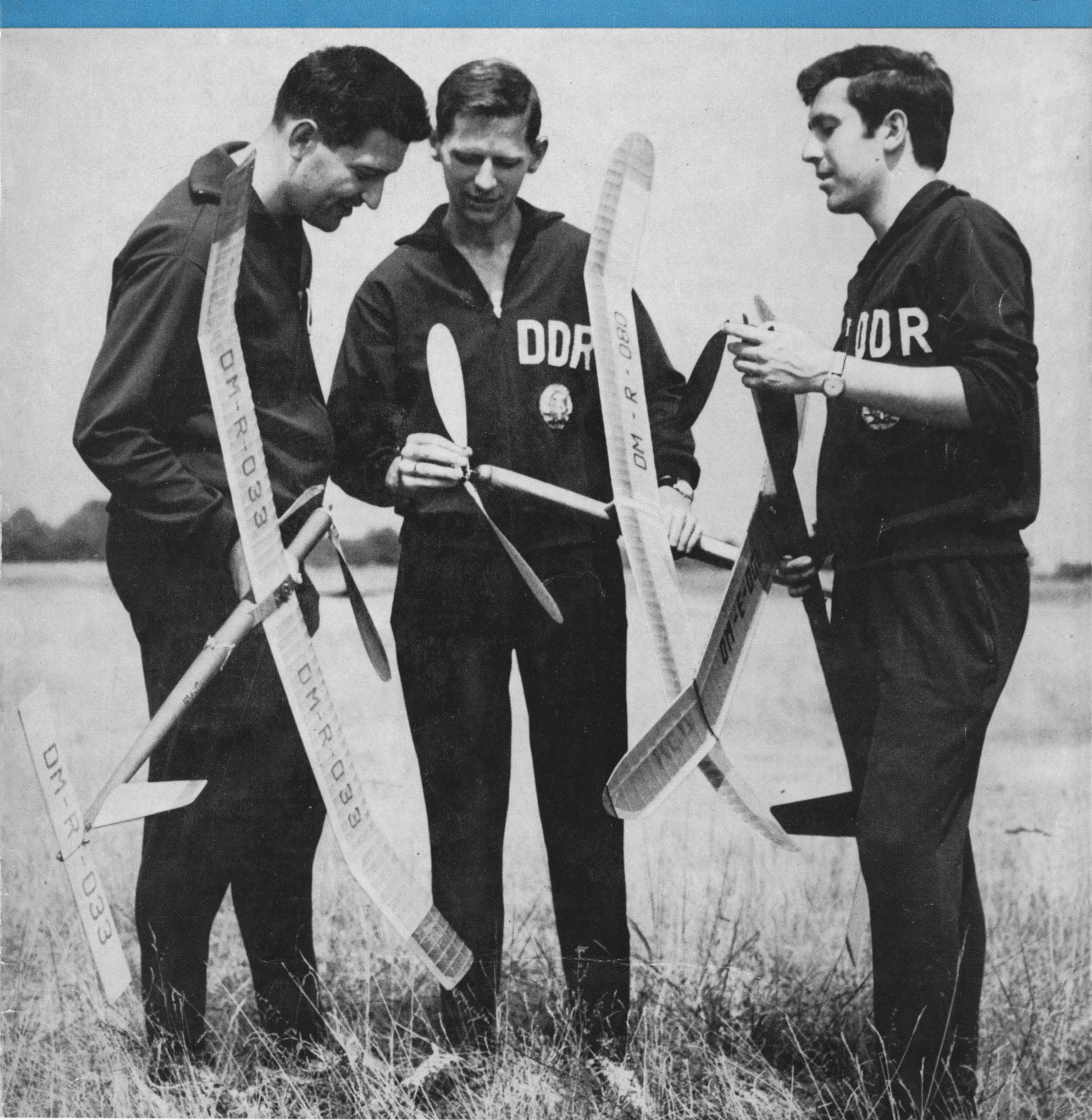
MODELLBAU heute

Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Kfz.-Modellbau und -Sport

1/1970





Dieses TS-Boot von Heinz Konschak war schon oft Anziehungspunkt für die Zuschauer. Im vergangenen Jahr stellte er es während der Ostseewoche den Journalisten zur Verfügung, die sich damit auch einmal in der Funkfernsteuerei versuchen konnten

Eine stolze Bilanz

26 Europameistertitel, 18 Vizemeistertitel und 12 dritte Plätze insgesamt 36 Gold-, 48 Silber- und 23 Bronzemedaillen

Die Mitglieder des Schiffsmodellsportklubs der Deutschen Demokratischen Republik zogen zum 20. Jahrestag der Gründung unserer Republik eine sehr beeindruckende Bilanz. Selbst für den Chronisten ist es gar nicht so einfach, wollte er alle Titel und Medaillen von Europameisterschaften im Schiffsmodellsport der NAVIGA oder den Europawettbewerben im Schiffsmodellbau der NAVIGA sowie ihre Gewinner namentlich nennen oder der Reihenfolge nach aufzählen. 107 mal mußte er sich vergewissern, um alle Meister, Vizemeister und Bronzemedaillengewinner sowie die Medaillengewinner bei EM-Wettbewerben zu Papier zu bringen.

Wenn auch die Modellrennboote von Werner Papsdorf, Joachim Durand oder Hans-Dieter Muschter Anfang der 60iger Jahre noch nicht einmal oder gerade die Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges erreichten, dann legten diese Meister der ersten Stunde durch ihre Leistungen mit einen Grundstein für eine unaufhaltsame Weiterentwicklung.

Unter den Modelljachtseglern zeichnete sich vor allem Karl Schulze aus. Er sicherte viermal den erstrebten Europameistertitel für die DDR. Und Karl Winter, Joachim Keilert sowie Kurt Rauchfuß (†) eiferten ihrem Vorbild erfolgreich nach.

Bis heute unerreicht in seinen Leistungen ist jedoch der Verdiente Meister des Sports Karl Mosch mit insgesamt 5 Titeln; weitere Goldmedaillen für Fahrmodelle brachten Wolfgang Leisenberg, Oskar Worm und Helmut Schwarzer.

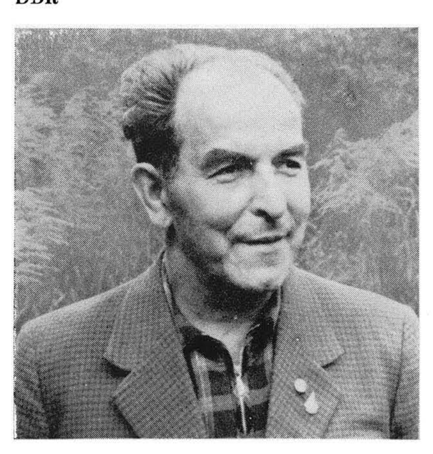
Bei den funkferngesteuerten Modellen der Klasse F sind Erich Friebe, der Verdiente Meister des Sports Hans-Joachim Kunze und Helmut Tischler die bisher erfolgreichsten EM-Teilnehmer. Weitere 18 Vize-Europameistertitel und 12 Bronzemedaillen kamen aus den technischen Wettkampfklassen für die DDR.

Ferner können wir einer langen Liste von wertvollen Pokalgewinnen und Mannschaftssiegen bei internationalen Wettkämpfen weitere 10 Gold-, 30 Silber- und 11 Bronzemedaillen hinzufügen.

Das waren großartige Leistungen, erfolgreich gegen starke internationale Konkurrenz. Das ist ein guter Start in das dritte Jahrzehnt unserer Republik.

Text und Fotos:
Carl-Lothar Heinecke

Mit fünf Europameistertiteln ist der Verdiente Meister des Sports Karl Mosch der erfolgreichste Schiffsmodellsportler der DDR



Der Europameister der DDR des Jahrganges 1969, Helmut Schwarzer, aus Erfurt. Er errang den 26. Titel in dieser Sportart für die DDR





Zum Abschluß des Ausbildungs- und Wettkampfjahres wurden in Berlin durch den Vorsitzenden des Zentralvorstandes der GST, Genossen Generalmajor Günther Teller, hervorragende Sportler, Übungsleiter und Trainer ausgezeichnet. Die höchste Auszeichnung unserer Organisation, die Ernst-Schneller-Medaille in Gold, nimmt hier der Weltmeister im Modellflug, Dr.-Ing. Albrecht Oschatz, entgegen.

Foto: P. Hein

Zum Titelbild:

Das ist unsere erfolgreichste Auswahlmannschaft im Modellflug des vergangenen Jahres. Dem Sieg bei der Spartakiade der sozialistischen Länder in Moskau in der Mannschaftswertung sowie den Plätzen zwei und vier durch Dr.-Ing. Albrecht Oschatz (links) und Wolfgang Dohne (rechts) folgte der Gewinn des Weltmeistertitels durch Dr.-Ing. Albrecht Oschatz in Wiener-Neustadt (Österreich). Exweltmeister Joachim Löffler (Mitte) belegte dabei den vierten Platz, während Wolfgang Dohne 24. wurde. Damit wurden die drei hinter der Sowjetunion Vize-Weltmeister in der Mannschaftswertung.

Foto: H. Ende

Herausgeber: Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik. MODELLBAU heute erscheint im Deutschen Militärverlag, Berlin. Chefredakteur der Presseorgane der GST: Dipl.-Journ. Günter Stahmann. Sitz des Verlages und der Redaktion: 1055 Berlin, Storkower Str. 158.

Redaktion MODELLBAU heute: Journ. Dieter Ducklauß, Verantwortlicher Redakteur; Helga Möde, Redaktioneller Mitarbeiter.

Die Zeitschrift wird unter der Lizenznummer 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik veröffentlicht. Gesamtherstellung: (204) VEB Druckkombinat Berlin. Postverlagsort: Berlin. Preis: 1,50 M. Jahresabonnement ohne Porto: 18,– M. Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung Berlin, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, sowie alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen. Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. Anzeigen laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Gewähr. Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Liebe Leser!

Wir freuen uns, mit der Herausgabe dieser neuen Zeitschrift „Modellbau heute" einen Wunsch der Modellbauer und -sportler und vieler an diesen Gebieten interessierter Bürger unserer Republik erfüllen zu können. Mit dieser neuen Zeitschrift wird der seit Jahren ständig wachsenden Bedeutung des Modellbaus und -sports in der DDR Rechnung getragen. In diesen Disziplinen eignen sich heute Zehntausende Bürger — und dabei sehr viele Jugendliche — fundierte und umfangreiche technische Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten an. Sie haben großen Wert für die Meisterung der wissenschaftlich-technischen Revolution in der Industrie und vor allem auch auf dem Gebiet der Landesverteidigung.

Die zielstrebige und beharrliche Arbeit der besten Modellsportler der GST um hohe Leistungen hat mit der Erringung von bisher drei Weltmeistertiteln im Modellflug und 26 Europameistertiteln im Schiffsmodellsport verdienten Lohn gefunden und gleichzeitig dazu beigetragen, das internationale Ansehen unseres sozialistischen Staates weiter zu stärken.

Das Anliegen der Zeitschrift „Modellbau heute" muß und wird es sein, diese gute Entwicklung im Modellbau und -sport zu fördern und die höheren Aufgaben in den nächsten Jahren wirksam lösen zu helfen. Dazu gehört vor allem, den Kameraden in den Modellbaugruppen und -sektionen Orientierung, Anregungen und Hilfe für ihre Arbeit zu geben und jedem Modellbauer und -sportler seine hohe Verpflichtung unserem sozialistischen Staat gegenüber und der Stärkung seiner Verteidigungskraft bewußt zu machen.

Mit einer entsprechenden Thematik wird die Zeitschrift sicher auch bei unseren jüngsten Modellbauern in den Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere viele Anhänger finden und ihnen ein guter Ratgeber auf dem Weg zu hohen Leistungen sein. Fundierte und umfangreiche Informationen und Analysen über nationale und internationale Wettkämpfe werden den aktiven Modellsportlern wertvolle Hinweise für ihre eigene Arbeit geben und sie anspornen, hohe Leistungen zum Ruhm unserer Republik zu vollbringen.

„Modellbau heute" muß und wird auch den Betrieben in dieser Branche vielseitige Anregungen für die Produktion und Weiterentwicklung von Modellbau-Materialien und -Zubehör geben, so daß der ständig wachsende Bedarf an qualitativ hochwertigen Erzeugnissen auf diesem Gebiet noch besser gedeckt werden kann.

Die Zeitschrift „Modellbau heute" wird den an sie gestellten Anforderungen um so besser gerecht werden, wenn sie sich auf die aktive Mitarbeit vieler Kameraden aus den Modellbaugruppen und -sektionen stützen kann. In diesem Sinne, liebe Leser, sollten Sie „Modellbau heute" als Ihre Zeitschrift betrachten und mit klugen Gedanken und Vorschlägen an die Redaktion, mit Beiträgen aus Ihrem Wirkungsbereich mithelfen, der Zeitschrift einen vielseitigen und interessanten Inhalt zu geben.

Ich wünsche der Zeitschrift „Modellbau heute" einen guten Start, viel Erfolg bei der Lösung ihrer verantwortungsvollen Aufgaben und einen ständig wachsenden Leserkreis.

Teller, Generalmajor

Vorsitzender des Zentralvorstandes der Gesellschaft für Sport und Technik

Aufschlußreiche Programme

Modellsportler aus Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder) stellen sich hohe Ziele im Wettbewerb zu Ehren des 100. Geburtstages W. I. Lenins

Vor einigen Wochen rief die Grundorganisation der GST des Bandstahlkombinates, Stammwerk Eisenhüttenkombinat Ost in Eisenhüttenstadt alle anderen Grundorganisationen der Republik zum sozialistischen Wettbewerb zu Ehren des 100. Geburtstages Lenins am 22. April auf. Was haben sich nun die Modellsportler aus Eisenhüttenstadt und Umgebung innerhalb dieses Wettbewerbes vorgenommen?

Die Baracke 130, auch GST-Baracke genannt, ist in Eisenhüttenstadt nicht schwer zu finden. Ebenso leicht sind dann in der Baracke die Ausbildungsräume der Schiffsmodellsportler auszumachen. Man vertraut einfach seiner Nase oder dem Gehör. Der Geruch von Epoxydharz und das Pfeifen der Laubsägen sind unverkennbare Zeichen des Modellbaus.

Heinz Brunzel, Leiter der Sektion Schiffsmodellsport, und sein Stellvertreter Egon Pötsch, der auch den Vorsitz der Bezirkskommission Schiffsmodellsport führt, legen uns die Wettbewerbsverpflichtung der Sektion vor. Als Grundvoraussetzung für die Erfüllung der gestellten Aufgaben wird die politisch-ideologische Erziehung der jungen Kameraden erachtet. Wir erfahren von Leistungsabzeichen in Bronze, Silber und Gold, die in diesem Jahr abgelegt werden sollen. Alle Möglichkeiten zur Ausbildung von Schiedsrichtern für den Schiffsmodellsport sollen genutzt werden. Hauptaugenmerk will die Sektion in nächster Zeit auf die Gewinnung von Nachwuchs legen. Dazu werden gemeinsam mit dem Vorstand der Grundorganisation, mit dem Kreisvorstand der GST und der Abteilung Volksbildung beim Rat der Stadt alle Möglichkeiten der Bildung von Schiffsmodellbaugruppen für Kinder an den Schulen geprüft. Erste Ergebnisse gibt es bereits an der 5. Oberschule. Darüber hinaus sollen weitere Mitglieder für die Sektion, also für unsere Organisation gewonnen werden.

Damit die Arbeit der Schiffsmodellsportler auch bei den Eisenhüttenstädtern bekannt wird, werden die Bezirksmeisterschaften DDR-offen ausgeschrieben und mit Hilfe der Sektion vorbereitet und durchgeführt. Wie uns die Kameraden erzählten, wurde dieses Vorhaben in Schiffsmodellsportkreisen freudig aufgenommen. Eisenhüttenstadt, das ist in der Republik bekannt, ist eine Reise wert.

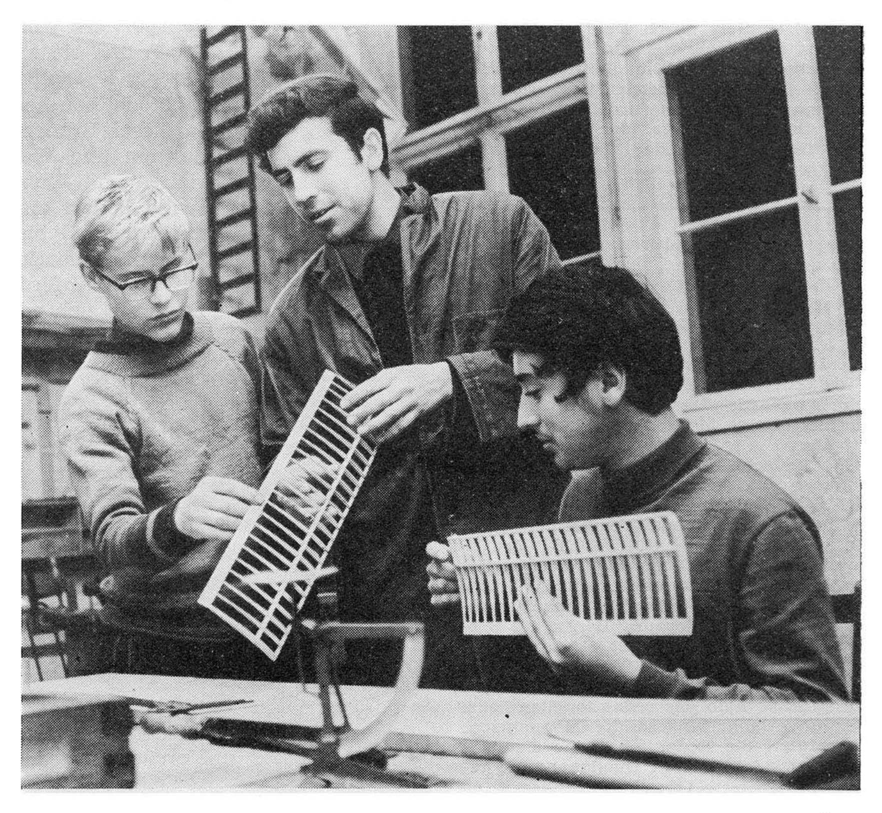
Natürlich stellt sich die Sektion auch Ziele im Leistungssport. So werden zwei Kameraden auf die Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften der DDR vorbereitet. Das erfordert harte Arbeit, denn erst müssen einmal die erforderlichen Limits gefahren werden. Ein Limit hat der Kamerad Brunzel bereits gebracht.

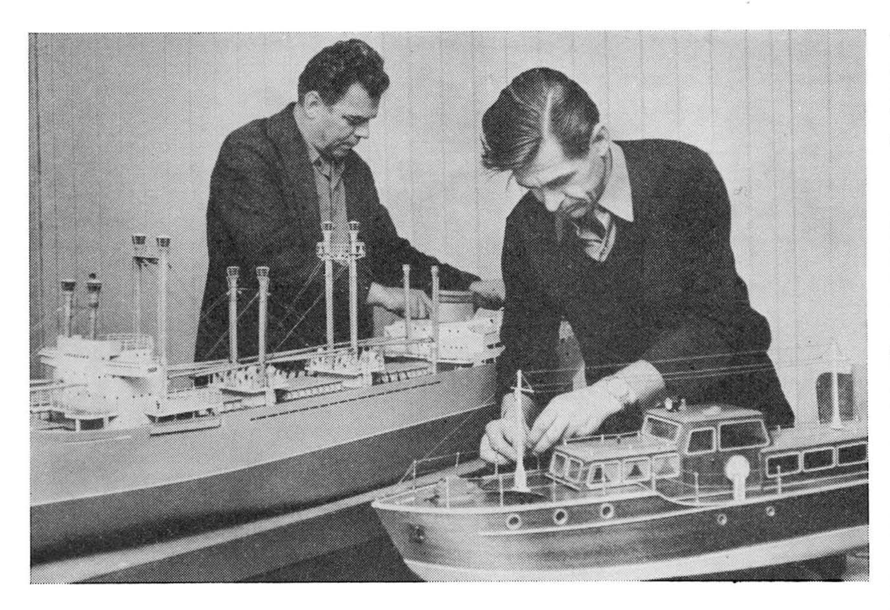
Wenn vom Zentrum für Fliegerische Ausbildung Eisenhüttenstadt die Rede ist, kommt das Gespräch ganz sicher auf den Leistungssport. Fürwahr, aus diesem Zentrum kommen mehrere Mitglieder der Auswahlmannschaft im Segelflug. Und die Miniflieger — so werden die Modellflieger in dieser Gegend genannt — stehen nicht nach. In diesem Zentrum sitzt auch der Stamm der Auswahlmannschaft des Bezirkes.

Es erscheint dem Besucher kurios, ausgerechnet in Eisenhüttenstadt selbst gibt es keine Sektion Modellflug, obwohl gerade hier im industriellen Schwerpunkt die besten Möglichkeiten bestehen. Der Dreh- und Angelpunkt für die Modellflieger ist der Außenposten des Fliegerischen Zentrums, nämlich Frankfurt (Oder). Hier suchen die anderen Sektionen Rat und Hilfe, hier werden die Grundlagen für den ganzen Bezirk geschaffen.

Unser Besuch beginnt mit einer freudigen Nachricht. Lothar Schade, der Jugendmeister bzw. Dritte der Deutschen Meisterschaften der DDR in der Klasse der freifliegenden Mo-

Lutz Gräber (links) und Wilfried Quast (rechts) aus Frankfurt (Oder) holen sich gern bei Wolfgang Dohne, Weltmeisterschaftsteilnehmer 1969, Rat und möchten ihren dritten bzw. vierten Platz in der Klasse der Gummimotor-Flugmodelle bei den Deutschen Meisterschaften der DDR im vergangenen Jahr nach Möglichkeit in diesem Jahr noch verbessern





Oben: Egon Pötsch (links) und Heinz Brunzel von der Sektion Schiffsmodellsport des Eisenhüttenkombinates mit ihren Modellen

torflugmodelle von 1968 bzw. 1969, hat seinen ersten Rückenflug mit einem Fesselflugmodell absolviert — ohne Bruch! Sicher mag das manchem als eine Lapalie erscheinen. Aber bis vor einem guten Jahr wußten die Frankfurter nicht so recht, was sie bei Veranstaltungen oder zu besonderen Anlässen aus ihrer Arbeit zeigen sollten. Fesselflug, damit beschäftigte sich kaum jemand, und der Freiflug eignet sich nun mal nicht für Vorführungen auf Marktplätzen. So begann man systematisch etwas mehr für die Öffentlichkeitsarbeit zu tun, mit dem Fesselflug. Natürlich kann man noch kein Gala-Programm bieten, aber der erste Rückenflug ist vielleicht ein Anfang dazu.

So finden wir dann auch im Programm der Grundorganisation Modellflug Frankfurt (Oder) einen Punkt, in dem es heißt: Noch stärker als in den Jahren zuvor werden Vorführungen mit Steuerleinenflugmodellen genutzt, um zu Feiertagen und anderen bedeutsamen Anlässen ein Bild über das Leben in unserer Organisation zu vermitteln. Dazu sind mehr attraktive Modelle zu bauen, die die Vielfalt der Möglichkeiten widerspiegeln (Kunstflug, Geschwindigkeit, Mannschaftsrennen, Fuchsjagd und naturgetreue Nachbauten). Letztere werden im Leninjahr besonders nach sowjetischen Vorbildern entstehen.

Natürlich steht noch mehr in diesem Programm: über Nachwuchsgewinnung, die Vorbereitung der jungen Kameraden auf den Wehrdienst, über Leistungsziele jedes einzelnen Mitgliedes. All das gipfelt in dem Ziel, um den Titel „Ausgezeichnete Grundorganisation im Ausbildungsjahr 1970" zu kämpfen.

Eine ausgezeichnete Grundorganisation im wahrsten Sinne des Wortes ist die Grundorganisation Modellflug in Vogelsang kurz vor den Toren von Eisenhüttenstadt. Zweimal wurde ihr bisher diese Auszeichnung verliehen, das letzte Mal zum 20. Jahrestag unserer Republik.

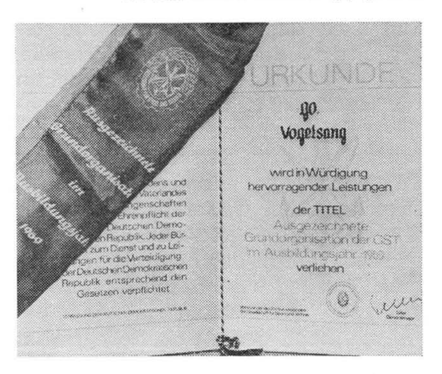
Welche Möglichkeiten für unseren Sport auch auf dem Dorfe bestehen, haben Joachim Rantsch und seine Kameraden sehr anschaulich bewiesen. In einem nicht mehr genutzten Gebäude wurde eine Ausbildungsstätte geschaffen, die letztlich Grundlage dafür war, daß die Kameraden Hans-Jürgen Werner, Martin Tänzel (beide Jugendliche), Peter Thiermann und Joachim Rantsch in Modellfliegerkreisen der DDR ein Begriff sind. Eine Silber- bzw. drei Bronzemedaillen von Deutschen Meisterschaften der DDR in den letzten zwei Jahren bestätigen es. Damit können sie zwar nicht mit den Frankfurtern mithalten, die mit ihren Auswahlkadern sogar Medaillen bei Weltmeisterschaften errangen. Aber das allein ist nicht Maßstab guter Arbeit.

Lenin hat immer wieder die Frage gestellt „Wem nützt das?" Und gerade im Leninjahr sollten wir uns diese Frage bei allem, was wir tun wollen, immer wieder stellen. Nützt es uns, wenn drei Modellflieger aus Frankfurt bzw. Vogelsang ihren Ehrendienst als Soldaten auf Zeit leisten? Nützt es uns, wenn wir allseitig gebildete junge Sozialisten erziehen? Nützt es uns, wenn Modellsportler der DDR bei Welt- und Europameisterschaften Siege und Medaillen erringen? Ja, es nützt uns.

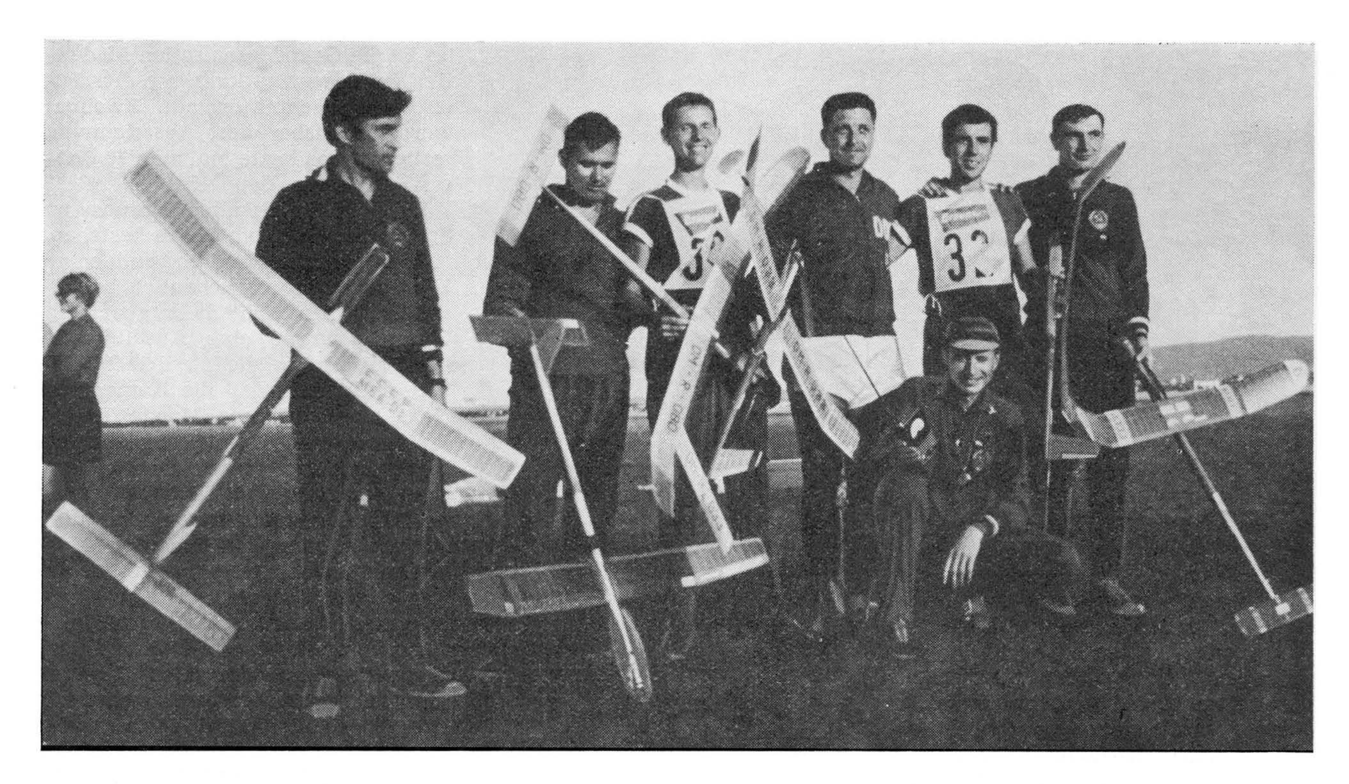
Dieter Ducklauß

Unten: Eine Ausstellung über den Modellsport gestaltete die Grundorganisation Modellflug in Vogelsang, Kreis Eisenhüttenstadt, zum 20. Jahrestag unserer Republik

Fotos: Heinz Köhler (3) privat







Eine lange Freundschaft verbindet die Auswahlmannschaften im Modellflug der Sowjetunion und der DDR. Nach dem großen Kampf in der Klasse der Gummimotor-Flugmodelle ist die Freude groß. Titel in der Mannschaftswertung für die UdSSR, Titel in der Einzelwertung für die DDR. V. l. n. r. sehen wir Melentjew, Silberg, Löffler, Oschatz, Dohne und Jurow. Kniend Lepp mit dem Thermikmeßgerät der sowjetischen Mannschaft.

Bei den Weltmeisterschaften im Modell-Freiflug:

Wieder Gold und Silber für die DDR

Kultur und Sport sind im 20. Jahr der Deutschen Demokratischen Republik noch mehr zur Sache des ganzen Volkes geworden... Unsere Sportler haben durch internationale Spitzenleistungen den Ruhm des sozialistischen deutschen Staates vermehrt und viele Bürger angeregt, selbst Sport zu treiben und sich am Volkssport zu beteiligen.

Aus der Neujahrsbotschaft des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, Walter Ulbricht.

14. August 1969, Wiener-Neustadt. Lange haben wir für diesen Tag gearbeitet und trainiert. Die Weltmeisterschaften 1969 werden eröffnet. 217 Sportler aus 32 Ländern sind gekommen. Sechs Jahre zuvor hatten wir an gleicher Stelle zum ersten mal nach der Weltmeisterkrone gegriffen und die wertvollste Trophäe, den Wakefield-Pokal, durch Joachim Löffler in der Klasse der Gummimotor-Flugmodelle gewonnen. Bei den letzten Weltmeisterschaften in der ČSSR errangen wir durch Matthias Hirschel einen weiteren Titel in der Klasse der Segelflugmodelle und wurden Vize in der Mannschaftswertung. Werden wir unseren guten Ruf zu verteidigen wissen?

Am Abend des gleichen Tages hat man nicht den Eindruck. Titelverteidiger Matthias Hirschel wurde nur 23. Dieter Ducklauß und Johann Schreiner bleiben mit den Plätzen 44 bzw. 48 unter den Erwartungen. Die Mannschaft wird nur 12.

84 Teilnehmer hatten sich in dieser Klasse zum Start gemeldet. Anfangs sah es nach einem Massenstechen aus. Doch schon nach dem zweiten Durchgang sorgte ein kräftiges Gewitter für Stimmung und den ersten Startumbau. Aufkommender Wind ließ einiges ahnen. Anstelle von Sturm kam aber ein zweites Gewitter und der nächste Umbau. Danach wußte dann Niemand, woher der Wind weht. Der fünfte Durchgang, der erste mit dieser Flaute, brachte dann auch die Entscheidung. Unsere drei Vertreter ließen hier entscheidende Punkte.

Am Ende brachte nur der Engländer Drew sieben Maximum in die Wertung und wurde neuer Weltmeister. Pataki (Ungarn) fehlten drei Sekunden. Hinter ihm wurde Prochazka (ČSSR) Dritter. Die Mannschaftswertung gewann die Sowjetunion.

Der nächste Tag stimmte uns optimistischer. Zum Ersten schwelgten wir in Erinnerungen an den gleichen Tag des Jahres 1963, an dem Joachim hier Weltmeister geworden war. Zum Zweiten hatten wir in der Klasse der Gummimotor-Flugmodelle zwei Wochen zuvor bei der Spartakiade der sozialistischen Länder in Moskau gewonnen und mit Albrecht Oschatz und Wolfgang Dohne die Plätze Zwei und Vier belegt.

Gutes Wetter, 2 - 4 m Wind, relativ wenig Thermik. Auch ein Gewitter um die Mittagzeit fehlte nicht. Man hatte das Gerücht in die Welt gesetzt, die USA werden ganz sicher gewinnen. Doch das störte unsere Drei wenig, sie gingen sehr konzentriert an ihre Aufgabe.

Anfangs waren viele Teilnehmer sehr nervös, es gab viele Strangrisse. In dieser Beziehung hatten wir keine

Sorgen. Jedoch lief nicht alles nach Wunsch, z. B. im dritten Durchgang. Der vierte Durchgang brachte eine gewisse Vorentscheidung, denn es gab viele schlechte Wertungen, was uns jedoch nicht betraf.

Nach dem fünften Start lagen vier Teilnehmer mit Maximalzeit in Führung. Diese Ausgangsposition nutzte aber nur unser Albrecht Oschatz. Der letzte entscheidende Start: Die Fotografen drängen sich. Dem Trainer ist nicht sehr wohl dabei, denn nur er aus unserer Mannschaft weiß von der alleinigen Führung. „Komm Ali, wir machen uns fertig und gehen bei günstiger Gelegenheit mit", lautet daher sein Entschluß. Die Gelegenheit war günstig und alle Mannschaftskameraden freuten sich: „Ali kommt in das Stechen!" — „Nein," erwidert der Trainer. „Das Ding wird doch immer voll", meinen die anderen. „Gerade deshalb wird Ali Weltmeister!"

Große Freude! Auch über den Vize in der Mannschaftswertung, den vierten Platz von Joachim Löffler und den 24. Rang von Wolfgang Dohne.

Regelrecht ins Wasser fiel der Wettkampf der 61 Starter der Klasse der Motorflugmodelle. Es regnete pausenlos. Die Windstille bewirkte, daß auf Grund der Wärmeabstrahlung der vorangegangenen Tage eine hohe Flächenthermik erhalten blieb. Wer genügend hoch kam, blieb auch drei Minuten oben.

Günter Schmeling und Klaus Engelhardt erreichten die dafür notwendige untere Grenze und die Leistungen, die bei ihren vorhandenen Möglichkeiten bei diesem Wetter zu erreichen waren. Rolf Kämmer dagegen blieb weit unter seinen Möglichkeiten. Seine Modelle entsprachen nicht den Anforderungen. Der 53. Platz war zu wenig, und so erreichte die Mannschaft nur den 11. Rang. Es ist kaum zu glauben, 1218 Punkte, das sind weniger, als unsere anderen beiden Starter flogen, hätten gereicht, Mannschaftsweltmeister zu werden.

Während der sieben Durchgänge hatten insgesamt 11 Teilnehmer die höchste Punktzahl von 1260 erreicht. Drei Stechen waren nötig, ehe Franz Baumann (Westdeutschland) neuer Weltmeister war. Den zweiten Platz belegte Rieke (Westberlin) vor Spence (USA). Mannschaftsweltmeister wurde Italien.

Mit Freude können wir feststellen, daß wir auch bei der vierten Weltmeisterschaft, an der wir teilnahmen, unsere Stellung in dieser Sportart sehr eindrucksvoll bestätigt haben. Der Medaillenspiegel unterstreicht diese Tatsache.

Oben: Der Erste und der Zweite. Drew (links), der Weltmeister aus England und Pataki aus Ungarn mit ihren Segelflugmodellen.

Mitte: Die drei Erstplazierten bei den Gummimotormodellen. Silberg (UdSSR), Weltmeister Oschatz (DDR) und Vize-Weltmeister Martin (Österreich) (v.l.n.r.).

Unten: Weltmeister Baumann aus Westdeutschland mit seinem Motormodell.

Fotos: Seeger (2)/Horcicka (2)

	Gold	Silber	Bronze
UdSSR	2	0	1
DDR	1	1	0
Italien	1	0	1
BRD	1	0	0
England	1	0	0
Ungarn	0	2	0
ČSSR	0	1	1
Westberlin	0	1	0
Österreich	0	1	0
USA	0	0	3

Die Ergebnislisten dieser Weltmeisterschaft finden Sie auf den Seiten 29 und 30.







Unser Weltmeister
Dr. Ing. Albrecht Oschatz

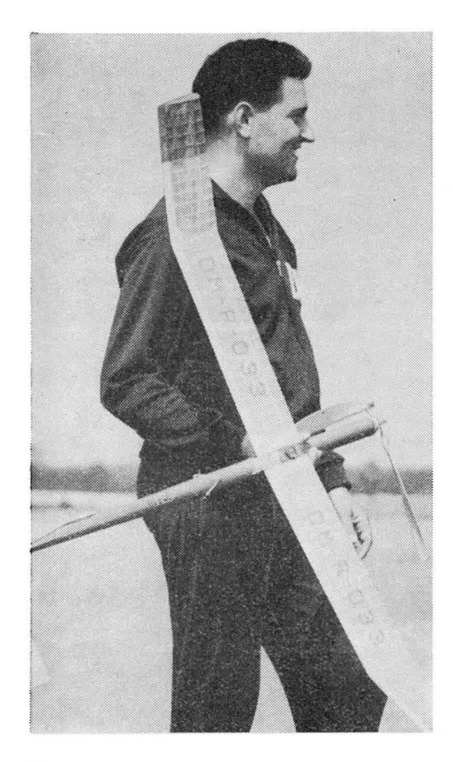
Den Titel eines Weltmeisters im Modellflug 1969 errang in Wiener-Neustadt (Östereich) der DDR-Sportler Albrecht Oschatz aus Dresden. Eine kurze Meldung nur in Presse, Funk und Fernsehen — aber mit gewichtigem Inhalt. Ein weiterer DDR-Sportler ist Weltmeister geworden und hat mit seiner Leistung dazu beigetragen, das internationale Ansehen unseres sozialistischen Staates weiter zu stärken.

Was vor vier Jahren für Albrecht Oschatz als Neuling bei Weltmeisterschaften höchstens Wunschtraum sein konnte, wurde jetzt Wirklichkeit. Aber dieser Erfolg ist ihm nicht in den Schoß gefallen.

Wir schreiben das Jahr 1965. Weit sind wir gereist, ins nördliche Finnland, zur Weltmeisterschaft im Modellflug. Ein paar Debütanten haben wir in unserer Mannschaft. Einer ist Albrecht Oschatz aus Dresden.

Erster Wettkampftag. Kurze Besprechung am Morgen. „Wenn die anderen ziehen, schleppen wir unsere Geräte einfach mit.“ Nach dieser Devise wollten wir starten. Einfach mitschleppen. Das ist leicht gesagt, will aber auch gekonnt sein. Wir jedenfalls konnten das damals noch nicht.

Nach dem zweiten Start wußten wir es dann ganz sicher, denn wir rangierten an vorletzter Stelle in der Mannschaftswertung. „Also Leute, nehmt es mir nicht übel, aber mit dieser Taktik werden wir sicher noch letzter. Das hat so keinen Sinn. Wir können doch mehr, als wir bis jetzt gezeigt haben.“ Mit diesen Worten kitzelte Albrecht an unser aller Ehre.



„Los Jungs, strengen wir uns alle an, damit wenigstens noch ein paar Volle geflogen werden.“

Dieses Signal verfehlte seine Wirkung nicht, denn wir flogen nur noch volle Wertungen und gestalteten das Ergebnis mit dem achten Rang unter den 28 Nationen doch noch freundlicher, als es anfangs schien.

Zwei Jahre später. Wieder sind Weltmeisterschaften, diesmal in der ČSSR. Und wieder beginnt es für uns wenig verheißungsvoll. Uns wird eine Wertung gestrichen. Wieder ist es Ali, so nennen ihn nämlich seine Freunde, der zum Sturm bläst: „Noch ist gar nichts entschieden.“

Die Mannschaft gibt sich keine einzige Blöße mehr. Jeder gibt sein Bestes. Im vierten Durchgang geht Ali einer scheinenden thermischen Ablösung nach und merkt, daß dies ein Fehler war. Bis an den Platzrand schleppt er sein Modell. Nichts, keine Thermik! Kurz entschlossen läuft er seitlich und zieht sein Modell in den Boden. Es muß repariert werden. Schnell fliegen die Mannschaftskameraden ihre Wertungen, um für Ali wertvolle Zeit zu gewinnen. Sein Wiederholungsstart wird volle Wertung. Sein Einsatz hat sich ausgezahlt. Wir werden Vize-Weltmeister in der Mannschaftswertung und unser Matthias Hirschel Weltmeister.

Albrecht weiß nicht so recht, soll er sich nun freuen oder nicht? Er ist mit seinem fünften Platz zufrieden und ist es auch wieder nicht. Eine einzige Sekunde Flugzeit fehlte ihm an der höchstmöglichen Punktzahl, die zur Teilnahme am Stechen berechtigt hätte. Außer unserem Matthias Hirschel boten die anderen drei vor Albrecht plazierten eine enttäuschende Leistung. Von den geforderten vier Minuten schafften sie nicht einmal zweieinhalb. Ein DDR-Doppelerfolg war möglich, und gerade das ärgerte ihn an der ganzen Sache.

Zwei weitere Jahre harter Arbeit folgten. Diesmal nun gelang ihm der Griff nach der höchsten Krone. Seine Leistung ist um so bemerkenswerter, weil er den Titel in einer anderen Klasse errang, als in seiner bisherigen Kategorie.

Beispiele, die sehr deutlich zeigen, daß es sich unser Weltmeister nie leicht gemacht hat. Das gilt nicht nur für seinen Sport, sondern für sein ganzes Leben.

Dem Besuch der Oberschule folgte ein Studium an der Technischen Universität Dresden mit dem Abschluß als Diplom-Ingenieur für Maschinenwesen. Danach widmete er sich als wissenschaftlicher Assistent an der gleichen Universität der Ausbildung unseres wissenschaftlichen Nachwuchses. Im Juni des vergangenen Jahres noch vor den Weltmeisterschaften, promovierte er mit Erfolg zum Doktor-Ing. der Plastizitätstheorie.

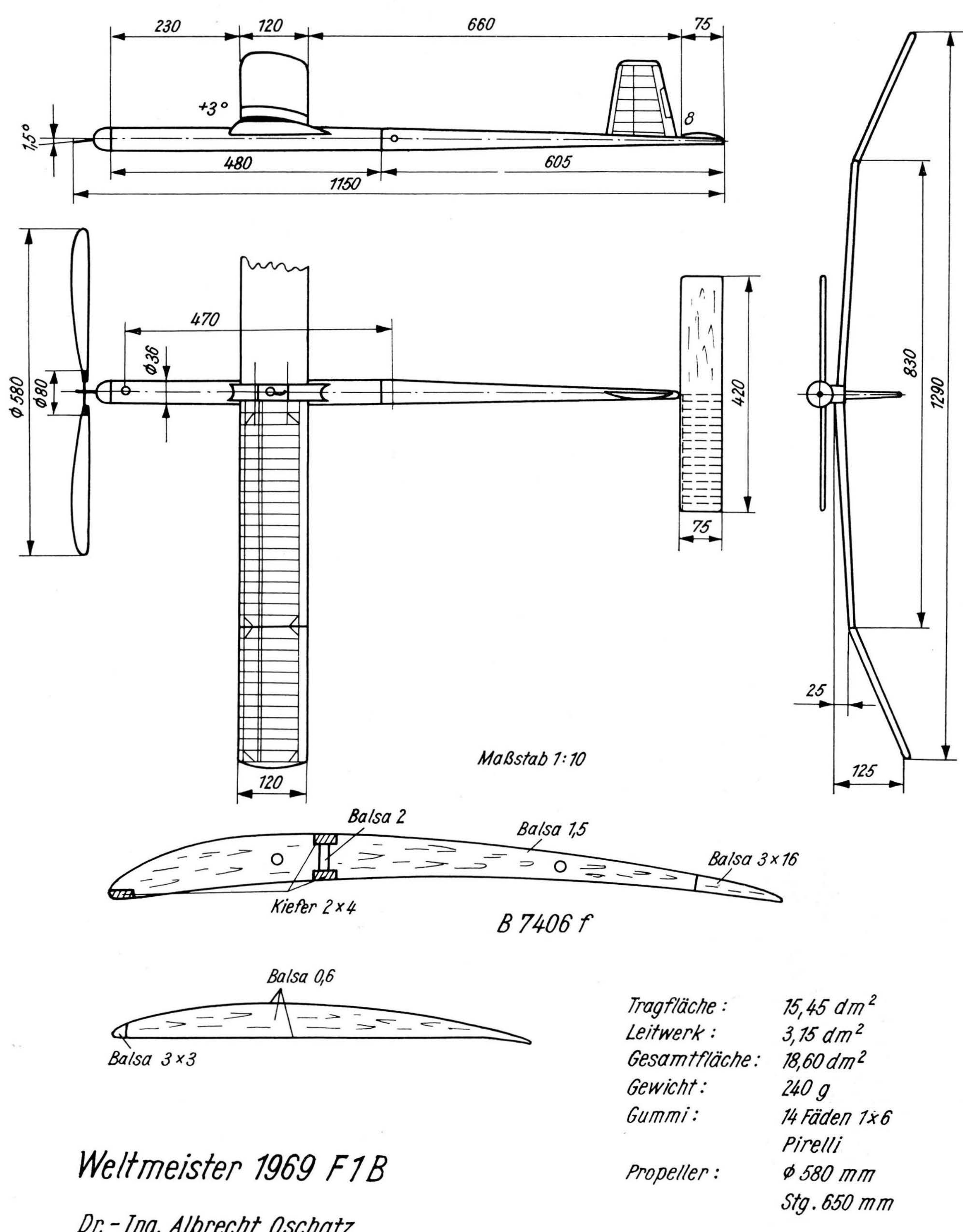
Mit der Modellfliegerei kam Ali das erste Mal 1953 in Borna bei Leipzig in Berührung. Anfangs baute er unter Anleitung von Paul Canitz in der Hauptsache Segelflugmodelle. Später wurde er von Gustel Franke, einem der profiliertesten Modellflieger der ersten Stunde der DDR, unterstützt. Nach Erfolgen in der Klasse A 1, in der er auch Deutscher Meister der DDR wurde, wechselte er 1959 in die Weltmeisterschaftsklasse der Segelflugmodelle (F I A) über. 1965 folgte die Berufung in die Auswahlmannschaft der DDR und sein erster schon geschilderter Einsatz bei Weltmeisterschaften.

Es ließe sich noch viel über unseren 30jährigen Weltmeister berichten. Daß er selten einen Wettkampf ausläßt, seinen beiden Söhnen mit selbstgebauten Schiffchen den Sommerurlaub verschönte, und wie er auch als Genosse der SED die Politik unseres Staates überzeugend vertritt.

Für seine Aktivität auch in unserer Organisation, der er nunmehr 15 Jahre angehört, wurde er mit der höchsten Auszeichnung, der Ernst-Schneller-Medaille in Gold geehrt.

Unlängst fragte mich jemand, ob nicht auch ein wenig Glück zu unserem Sport gehört? Was sollte ich darauf sagen? Glück, und das hat Albrecht Oschatz bewiesen, hat auf die Dauer nur der Tüchtige.

Dieter Ducklauß



Tragfläche:	15,45 dm^2
Leitwerk:	3,15 dm^2
Gesamtfläche:	18,60 dm^2
Gewicht:	240 g
Gummi:	14 Fäden 1×6 Pirelli
Propeller:	Ø 580 mm Stg. 650 mm

Weltmeister 1969 F1B

Dr.-Ing. Albrecht Oschatz

Deutsche Demokratische Republik

Wakefield im Kreuzverhör

Historisches über die Klasse der Gummimotor-Flugmodelle

Im Jahre 1870 flog erstmals ein Gummimotorflugmodell, das im Aufbau den heutigen Flugzeugen beziehungsweise Flugmodellen entsprach. Es war das Modell des Franzosen Penaud, der erstmals einen verdrillten Gummistrang als Antriebsquelle benützte. Penaud hatte auch als erster die Wirkung der Einstellwinkeldifferenz erkannt. Der Tragflügel hatte einen positiven und das Höhenleitwerk einen negativen Einstellwinkel. Flügel und Höhenleitwerk hatten durchaus eine moderne Form und saßen auf dem Rumpf an den Stellen, wo man sie heute erwartet.

Das Modell hatte noch weitere beachtenswerte Neuerungen. Es hatte ein gewölbtes Flügelprofil, V-Form in Flügel und Leitwerk und eine normale Zweiblattluftschraube am Rumpfende als Druckpropeller. Es flog etwa 30 bis 50 m weit und erregte, wie man sich vorstellen kann, zur damaligen Zeit beachtliches Aufsehen.

Nach 1900 waren die meisten Modelle in irgendeiner Form Nachbildungen von Großflugzeugen. Diese hatten Propeller, folglich mußten auch die Modelle einen haben. Zum Antrieb nahm man Gummifäden, wie es schon Penaud gemacht hatte. Es gab zu den damaligen Zeiten schon einige Wettbewerbe. Ein größerer internationaler Wettbewerb wurde aber erst 1928 ausgetragen. Es waren dies praktisch die ersten Weltmeisterschaften.

1929 stiftete Lord Wakefield of Hytle einen Pokal für Gummimotorflugmodelle, die nach einer bestimmten Formel gebaut und geflogen werden mußten. Seit dieser Zeit wird um den Wakefield-Pokal bei Weltmeisterschaften geflogen.

Vor dem Krieg machten sich Engländer und Amerikaner den Sieg streitig. Einmal siegte ein Franzose, fünfmal England und fünfmal die USA. Nach dem Krieg siegten England, die ČSSR, Westdeutschland und Dänemark je einmal, die DDR, Australien und USA je zweimal sowie Schweden und Finnland je dreimal. Die Wakefield-Kategorie ist die älteste der Weltmeisterschaftsklassen.

Weltmeisterschaftsmodelle Kategorie F-1-B, frei fliegende Gummimotorflugmodelle „Wakefield". Gesamtfläche: 17 bis 19 dm². Mindestgewicht: 230 g, davon: maximales Gummigewicht des geschmierten Motors: 40 g. Geflogen werden sieben Durchgänge zu je 180 Sek.

Die Formel lautete früher anders und man bevorzugte Modelle mit extrem leichter Zelle (alle Teile außer dem Motor) und einen sehr starken Motor. Damals wogen die Modelle etwa 270 g flugfertig. Das Gummigewicht bewegte sich dabei um 150 bis 200 g.

Um die Chancen gleichmäßiger zu verteilen, wurde um 1954 das Gummigewicht mit 80 g fixiert. Auch diese Modelle waren in kürzester Zeit zu leistungsfähig. Deshalb wurde 1957 das Gummigewicht auf 50 g herabgesetzt. Doch auch das erwies sich noch als zu hoch.

Im Jahre 1964 wurde die jetzige Formel fixiert. Es schien zunächst, daß die geforderte Flugzeit von 3 Min. mit so wenig Gummi nicht zu erreichen sei. Inzwischen blieb die Entwicklung nicht stehen, und teilweise fliegen die Modelle die 180 Sek. zu jeder Zeit.

Die Modelle haben allgemein einen Rumpf aus Balsabrettchen, in Form eines eckigen Kastens oder eines Torsionsrohres. Neuerdings kommen immer mehr Alu-Rohre zum Einsatz. Tragflächen und Leitwerke sind noch meist in papierbespannter Skelettbauweise, jedoch lassen sich auch Balsaschalenflügel und -leitwerke ohne wesentliche Gewichtsüberschreitung herstellen. Selbst Vollbalsaflächen werden schon oft verwendet.

Wichtigster Teil der Wakefield-Modelle ist jedoch die Triebwerksgruppe.

Beim Gummi ist das Gewicht begrenzt. Man muß sich hier entscheiden, ob im Einzelfall ein dicker und kurzer oder ein langer und dünnerer Strang die bessere Leistung bringt. Fast allgemein wird italienischer Pirelli-Bandgummi, 1 × 6 mm, eingesetzt. Ein Motor setzt sich dann aus 12, 14 oder 16 Fäden zusammen. Aufziehzahlen für die angeführten Motoren bewegen sich zwischen 500 und 350 Umdrehungen. Dabei erreicht man Ablaufzeiten von 30 bis 60 Sek.

Nach der Stärke des Motors richtet sich die Größe der Luftschraube. Durchmesser von 45 bis 70 cm sind üblich. Die zugehörigen Steigungen beginnen ebenfalls bei 450 mm, betragen im Durchschnitt etwa 600 mm, es kamen jedoch auch schon Steigungen mit 1000 mm zur Anwendung.

Heute benützt man meist Klappluftschrauben. Das heißt, nach dem Kraftflug klappen die Blätter zurück und legen sich an den Rumpf an. Früher benutzte man öfter auch Propeller, bei denen sich die Blätter im Gleitflug auf Segelstellung verdrehten. Auch Freilaufpropeller sah man. Sie waren am einfachsten herzustellen, hatten starre Blättchen und drehten sich nach der Kraftabgabe durch den Fahrwind im Leerlauf mit, wie eine Windmühle.

Um eine möglichst geringe Reibung zu erhalten, sind die Luftschraubenlager in den Rumpfköpfen mit Druck- und sogar Axialkugellagern versehen.

Zum Aufziehen des Gummimotors wird eine Bohrmaschine verwendet. Der Strang wird auf die etwa vier- bis fünffache Länge gedehnt. Dann wird aufgezogen, und der Aufziehende geht langsam zum Modell zurück, bis der Motor die normale Länge erreicht hat und die vollen Touren aufgezogen sind.

Dann wird das Modell freigegeben. Es steigt im Kraftflug und geht nach Ablaufen des Motors in den Gleitflug über.

Infolge der vielen technischen Probleme, die zu lösen sind, und weil die Modelle fast geräuschlos fliegen, haben sie sich ihre enorme Beliebtheit so lange erhalten.

Das sind nun die Weltmeister aller Zeiten in dieser Klasse:

1928	Newell, T. H. (England)
1929	Bullock, R. N. (England)
1930	Ehrhardt, J. H. (USA)
1931	Ehrhardt, J. H. (USA)
1933	Kernwarthy, J. W. (England)
1934	Allmann, J. B. (England)
1935	Light, G. (USA)
1936	Judge, A. A. (England)
1937	Fillon, E. (Frankreich)
1938	Cahill, J. (USA)
1939	Korda, R. (USA)
1948	Chesterton, R. (England)
1949	Ellila, A. (Finnland)
1950	Ellila, A. (Finnland)
1951	Stark, S. (Schweden)
1952	Blomgren, A. (Schweden)
1953	Foster, J. (USA)
1954	King, A. (Australien)
1955	Sämann, G. (Westdeutschland)
1956	Petersson, L. (Schweden)
1957	Baker, R. S. B. (Australien)
1959	Dvorak, F. (ČSSR)
1961	Reich, G. (USA)
1963	Löffler, J. (DDR)
1965	Koster, Th. (Dänemark)
1967	Sulkala, M. (Finnland)
1969	Oschatz, A. (DDR)



Seit den Fesselflugweltmeisterschaften 1966 in Swinderby gibt es wohl kaum ein Thema, das in Modellflugkreisen — und nicht nur dort — heißer diskutiert wird als die „Tüte“. Bei diesen Weltmeisterschaften flog der Amerikaner Bill Wisnieski mit seinem Motor von 2,5 cm^3 die phantastische Geschwindigkeit von 258 km/h und distanzierte damit alle anderen Gegner klar. Diesen Erfolg konnte er erringen, weil er seinen Motor mit einer abgestimmten Auspuffanlage, in Modellflugkreisen „Kraftröhre“ oder schlicht „Tüte“ genannt, ausgerüstet hatte. Dabei stützte sich der Amerikaner u. a. auch auf Erfahrungen, die bei der Rennabteilung von MZ mit Auspuffanlagen bei Zweitaktmotoren gemacht wurden. Doch was nutzt uns diese interessante Tatsache, wenn wir nicht um das Wie und Was mit der abgestimmten Auspuffanlage wissen. In nachfolgender Artikelserie wollen wir versuchen, Theorie und Praxis mit der Tüte allen Spezialisten, die hohe Gesangstöne bei Motoren lieben, zugänglich zu machen. Das gilt sowohl für die Flug- als auch für die Schiffsmodellsportler.

Unser Motor saugt beim Verdichtungstakt (Kolben nach oben) die im Vergaser mit Kraftstoff angereicherte Luft in sein Kurbelgehäuse. Nachdem unser Kraftstoffluftgemisch nun im Kurbelgehäuse ist, strömt es, da der Kolben auf dem Weg zum unteren Totpunkt (UT) ist und das Gemisch dadurch verdichtet, durch Überströmkanäle in den Zylinder, wobei es die verbrannten Gase des vorherigen Arbeitstaktes vor sich her schiebt. Durch den enormen Temperaturunterschied tritt hierbei keine Vermischung zwischen Frischgas und Verbrennungsgas auf.

Wenn das gesamte alte Gas aus dem Zylinder gedrückt ist, strömt noch eine beachtliche Menge Frischgas durch den Auspuffschlitz ins Freie und ist damit für die Verbrennung und für die Motorleistung verloren. Das restliche, den Zylinderraum ausfüllende Frischgas wird durch den zum oberen Totpunkt (OT) laufenden Kolben verdichtet und verbrennt, nachdem es sich an der Glühkerze entzündet hat.

Durch die starke Volumenausdehnung des Gases bei der Verbrennung steigt der Druck im Brennraum um ein Vielfaches, wodurch der Kolben nach unten zum UT getrieben wird und somit Leistung an die Kurbelwelle abgeben kann.

Die abgegebene Leistung würde aber steigen, wenn es uns gelänge, größere Mengen Gasluftgemisch in den Zylinder zu bekommen als das normalerweise der Fall ist. Das wäre uns möglich, wenn wir das Frischgas, das beim Spülvorgang durch den Auspuffschlitz ins Freie strömt, wieder in den Zylinder zurückdrükken könnten, bevor der Auspuff schließt. **Eben dieses Überfüllen oder Aufladen des Zylinderraumes mit Frischgas ist mit der „Tüte“ möglich.**

Nehmen wir also an, unser Motor besitzt eine „Tüte“ bekannter Konstruktionsart, und unser Kolben öffnet den Auspuffschlitz. Schlagartig strömt das heiße (ca. 400 °C) Auspuffgas auf das kältere Gas in der „Tüte“. Dadurch entsteht eine Druckwelle (Schallwelle), die sich mit ca. 500 bis 600 m/sec. in Richtung Auspuffende bewegt. Dabei entspannt sich das Auspuffgas in der dem zylindrischen Teil anschließenden Auspuffanlage (Abbildung 1).

Dieser Ausströmvorgang wird nach dem Öffnen der Überströmkanäle noch durch die nachdrückenden Frischgase unterstützt. Sie füllen, nachdem sie die Auspuffgase aus dem Zylinder gedrückt haben, sogar noch einen beachtlichen Teil des Auspuffrohres (Abbildung 2).

Zu diesem Zeitpunkt bewegt sich der Kolben wieder nach oben und hat die Überströmkanäle geschlossen. Die beim Öffnen des Auspuffschlitzes entstandene Druckwelle hat inzwischen den hinteren Kegel der „Tüte“ erreicht und ist von ihm reflektiert worden. Sie bewegt sich wieder in Richtung Auspuffschlitz, wobei sie die ihr entgegenströmenden Gasmassen abbremst und zurückdrängt. Im Idealfall drückt diese Druckwelle die gesamten Frischgasmengen, die beim Spülvorgang in das Auspuffrohr gelangten, wieder in den Zylinderraum zurück, ehe der Kolben den Auspuffschlitz schließt, wodurch wir dann mehr Frischgas in den Zylinder bekommen haben als normalerweise darin ist. Wir haben den Motor aufgeladen (Abbildung 3). Wir verbrennen mehr Frischgas und erzielen somit eine höhere Motorleistung.

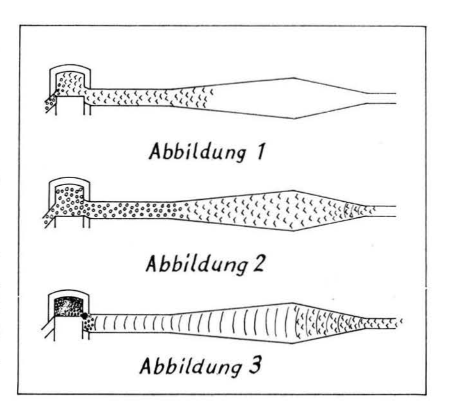

Abbildung 1

Abbildung 2

Abbildung 3

Betrachten wir nun einmal die Motoren, die für den Anbau einer „Tüte“ in Frage kommen. Für unsere Betrachtung entfallen sämtliche Dieselmotoren sowie alle Ringspüler (Zeiss) und Kreuzstromspüler (Cox).

Von der Spülung her gut geeignet sind Motoren mit Querstromspülung nach Prof. Schnürle (MVVS RL), Steilstromspülung (Moki bis Baujahr 1964: Tono), einer Kombination von beidem (Super-Tigre G 20, G 15, Moki) oder 3-Kanalspülung (neueste Moki, HP 15 G).

Der ideale Motor für den Anbau einer „Tüte“ müßte Flachdrehschieber oder Glockendrehschieber besitzen mit möglichst kleinem Totraum im Kurbelgehäuse. Der Zylinder müßte mit 3-Kanal oder Schnürlespülung und nach hinten gerichtetem Auspuff versehen sein. Solche Motoren sind z. B. der Moki, der Super-Tigre G 15 RV und der HP 15 G. Letztere haben den Auspuff jedoch an der Seite, was den Anbau eines Krümmers erforderlich macht. Der Nachteil des MVVS RL ist der Kurbelwellendrehschieber. Er läßt sich relativ einfach auf Flachdrehschieber umbauen, wenn man den Gehäusedeckel des MVVS R verwendet. Die Praxis zeigt jedoch, daß gut hergerichtete Super-Tigre G 15 und MVVS RL mit „Tüte“ sehr gute Leistungen abgeben. Der Umbau einiger Typen der Fa. Drenkhahn könnte auch einigen Erfolg versprechen.

(Wird fortgesetzt). *Ing. B. Krause*

BALSAHOLZ

Balsaholz ist aus dem Flugmodellbau wegen einer Reihe von beachtlichen Vorteilen nicht mehr wegzudenken. Wenn vor Jahren noch vorwiegend Kiefer und Sperrholz für die Herstellung der Flugmodelle benutzt wurde, so ist dies heute nur noch vereinzelt der Fall. Jedoch kommt es beim Bau von Balsa-Flugmodellen immer wieder zu Fehlschlägen, weil die besonderen Eigenschaften dieses Spezialholzes nicht genügend berücksichtigt werden.

In der nachfolgenden Artikelserie soll deshalb versucht werden, den zweckmäßigsten Einsatz von Balsaholz zu erläutern.

Das Wort „Balsa" ist portugiesischen Ursprungs und heißt nichts weiter als „Floß". Die Indianer der mittel- und südamerikanischen Urwälder, wo Balsabäume vorwiegend wachsen, benutzten nämlich dieses Holz wegen seiner Leichtigkeit und damit guten Tragfähigkeit für die Herstellung von Flößen.

Mit zunehmendem Warenverkehr entdeckte man die Brauchbarkeit dieses weichen Holzes für das Bandagieren von schweren Frachtgütern im Seeverkehr. Auf diese Weise kam Balsa, das ansonsten zu kaum etwas anderem zu gebrauchen ist, auch nach Europa und wurde bald von der Flugzeugindustrie und vor allem von den Flugmodellbauern als vielseitig anwendbarer Werkstoff erkannt.

Schnitt durch einen Balsastamm

Trennschnitte der Brettchen

Splintholz

Kernholz

Splintholz

Markstrahlen

Jahresringe

Abb. 1

Darstellung der Schnittarten

Quer- oder Hirnschnitt

Radialschnitt (quarter grain)

Sehnenschnitt

Abb. 2

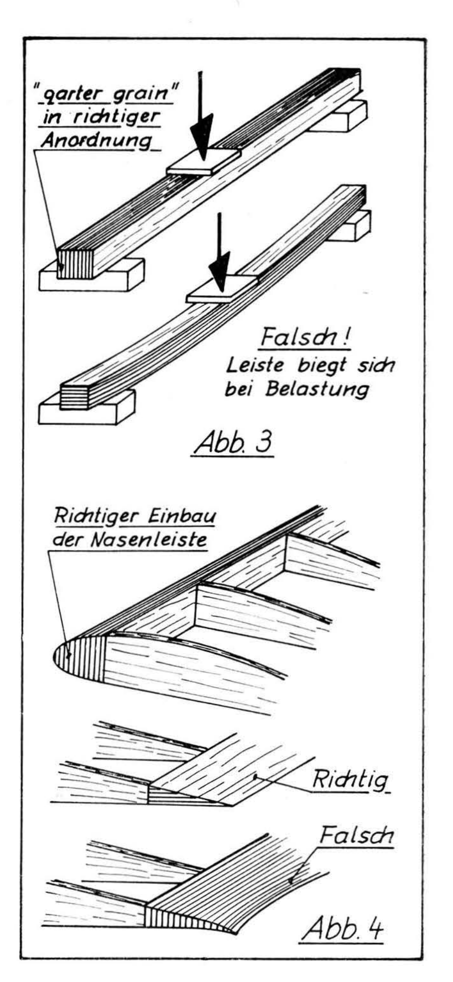
Neuerdings wird Balsa ganz bewußt von vornherein für die Zwecke des Flugmodellbaus beschafft, stellt also keinen „Bandagierungs-Schrott" mehr dar.

Trotz des Umstandes der besonderen Auswahl weist Balsaholz noch immer eine Reihe von Problemen bei der Verarbeitung auf, die jedem Flugmodellbauer, der damit arbeiten möchte, bekannt sein sollten.

Da das Holz sehr schnellwüchsig ist, es stellt ja eine Art tropische Pappel dar, sind die Zellen nur wenig ausgebildet, die Jahresringe liegen auf Grund des schnellen Wachstums meist bis zu 4 cm auseinander. Balsaholz gedeiht am besten in feuchtwarmen Sumpfgegenden und weist daher ungewöhnlich viel Holzfeuchtigkeit auf. Es ist aus diesem Grunde naturgemäß sehr anfällig gegen Holzschädlinge und Holzkrankheiten. Die Stämme werden daher kurz nach dem Fällen mit Chemikalien behandelt und in speziellen Räumen durch natürliche oder künstliche Wärme getrocknet. Danach erfolgt das Aufschneiden mit Hilfe von besonderen Sägegattern auf die üblichen Brettchenstärken oder auch Bohlen (Abb. 1).

Durch das Schneiden der Stämme auf Länge entsteht der sogenannte Quer- oder Hirnschnitt. Die Schnitte längs des Stammes ergeben, je nachdem, ob sie nun in der Nähe der Mitte, d. h. radial, oder außen verlaufen, entweder den Radial- oder Spiegelschnitt, der international auch als „quarter grain" bezeichnet wird, oder den Fladen- bzw. Sehnenschnitt (Abb. 2). Beide Arten haben für die Verwendbarkeit der so entstandenen Brettchen Vor- oder Nachteile.

Für Rippen sollten grundsätzlich weitgehend dem Radialschnitt entsprechende Brettchen benutzt werden, weil dann kaum eine Verzugsgefahr besteht. Auch für Holme, gleich, ob es sich um Nasen- Haupt- oder Endholme handelt, ist „quarter grain" sehr gut geeignet. Allerdings muß auf die Lage der Faser in Abhängigkeit von der Beanspruchung



geachtet werden (Abb. 3 und 4). Brettchen mit Fladenschnitt dagegen eignen sich besonders gut für Beplankungen an gewölbten Bauteilen, weil sie sich gut biegen lassen. Die größere Festigkeit und damit Verzugsfestigkeit des „quarter grain" rührt daher, daß dieser Schnitt in Richtung der Markstrahlen verläuft, die eine Verfestigung des Strukturaufbaus bedeuten. Dagegen sind diese Markstrahlen beim Fladenschnitt durchtrennt worden, so daß die Steifigkeit in gewissem Maße verloren gegangen ist.

Das Spezifische Gewicht von Balsa schwankt zwischen 0,15 und 0,5, wobei der letztere Wert bereits im Bereich der Pappel liegt.

Parallel mit dem Gewicht des Holzes geht im allgemeinen der Härtegrad, d. h., leichtes Balsaholz ist durchweg sehr weich, hartes Balsa verhältnismäßig schwer. Leider treten schon innerhalb eines Brettchens häufig beträchtliche Gewichtsunterschiede auf, so daß man bereits hier eine sorgfältige Auswahl treffen muß.

Profilaufriß nach Tabellenwerten

Obwohl manchmal, so wie z. B. durch die Veröffentlichungen in der vorliegenden Zeitschrift, die verschiedensten Profile in den üblichen Längen fertig gezeichnet zur Verfügung stehen, macht es sich doch häufig erforderlich, daß die Profilformen selber aufgerissen werden müssen, weil die benötigte Länge nicht fertig gezeichnet vorliegt oder man sich das Profil aus Gründen der Genauigkeit lieber selber noch einmal ganz exakt aufreißen möchte.

Zu diesem Zweck benötigen wir einen genauen Dreikantenmaßstab, am besten mit einer 1/2 mm-Einteilung, ein Winkeldreieck und einen mittelharten Bleistift (Qualität HB oder 2H). Bei dieser Gelegenheit soll gleich betont werden, daß die Spitze des Bleistiftes maßgeblich für die exakte Darstellung des Profils ist.

Auch möglichst glattes Papier, am besten Millimeter- oder Transparentpapier, ist erforderlich.

Zunächst wird entsprechend der gewünschten Profillänge eine waagerechte Linie gezeichnet und durch senkrechte Querstriche eindeutig begrenzt. Nun müssen die als X-Werte bezeichneten Einteilungen vorgenommen werden. In allen Tabellen sind diese Werte immer auf 100 % bezogen, für die Verhältnisse des Modellflugs kann man sie als für 100 mm geltend betrachten, d. h., würde ich ein Profil in dieser Länge benötigen, könnte ich alle Werte direkt als Millimeterwerte verwenden.

Will ich jedoch eine Profiltiefe von 160 mm verwirklichen, so wie im vorliegenden Falle, muß ich alle Werte mit dem Faktor 1,6 multiplizieren, denn das ist das Verhältnis von 160/100.

Damit ergibt sich für den ersten Abstand: $1{,}25 \cdot 1{,}6 = 2{,}0$, für den zweiten Abstand: $2{,}5 \cdot 1{,}6 = 4{,}0$ usw.

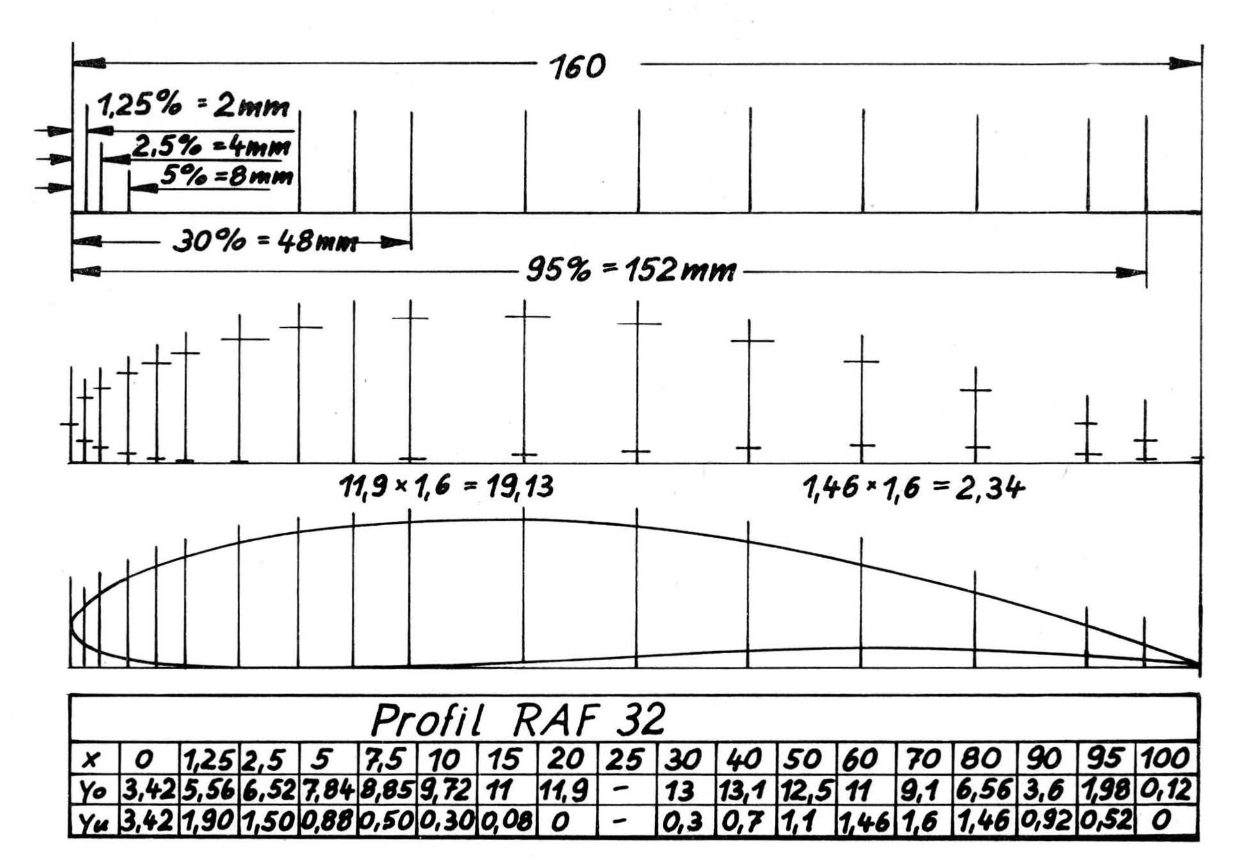
An allen Abstandspunkten werden nun senkrechte Linien errichtet, die abhängig von der Profilform entweder nur oberhalb oder auch oberhalb und unterhalb der X-Linie verlaufen, und die etwas länger als die Profildicke sein müssen.

Nehmen wir als Beispiel das Profil RAF 32. Für den Wert X=O steht (für 100 m Länge) = 3,42. Für die Profillänge von 160 mm ergibt sich damit: $3{,}42 \cdot 1{,}6 = 5{,}472$ (5,5 für die Verhältnisse des Modellflugs). In dieser Art und Weise werden alle Y_0 und Y_u -Werte mit dem Faktor 1,6 multipliziert und danach von der X-Linie aus nach oben abgetragen. Hier ist ein genaues Messen unerläßlich, wenn die Profilform hinterher exakt aufgerissen werden soll.

Die so entstandenen Schnittpunkte werden mit Hilfe von Kurvenlinealen (bitte, falls noch nicht vorhanden, gleich einen ganzen Satz solcher Lineale kaufen!) zu einem harmonisch verlaufenden Kurvenzug verbunden. Es gehört etwas Fingerspitzengefühl dazu, die einwandfreie Profilform gemäß der vorhandenen Schnittpunkte aufzureißen.

Bei symmetrischen, d. h. nach oben und unten, also beiderseits der X-Achse, gleich gewölbten Profilen, gibt man meist nur einmal den X-Wert an, der dann sowohl nach oben als auch nach unten abzutragen ist.

Wer einen Rechenschieber besitzt, kann sich die Ausrechnung der einzelnen Werte sehr erleichtern.



Profil RAF 32

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yo	3,42	5,56	6,52	7,84	8,85	9,72	11	11,9	–	13	13,1	12,5	11	9,1	6,56	3,6	1,98	0,12
Yu	3,42	1,90	1,50	0,88	0,50	0,30	0,08	0	–	0,3	0,7	1,1	1,46	1,6	1,46	0,92	0,52	0

GST-Grundorganisation des Edelstahlwerkes Freital meldet:

Neue Wege in der Mitgliederwerbung

Schon immer hatten wir mit der Ausbildung der jungen Flugmodellsportler im Werk große Schwierigkeiten. Das ist durch den weiten Anreiseweg der Ausbilder zur Arbeitsstelle und die Bindung an die öffentlichen Verkehrsmittel bedingt. In der Sektionsleitung machten wir uns darüber Gedanken, wie wir diesem Übel aus dem Wege gehen können. Wir entschlossen uns, in den Wohnorten unserer Ausbilder in Zusammenarbeit mit den örtlichen Schulen neue Flugmodellsportgruppen ins Leben zu rufen. Natürlich mußte dazu erst eine gute Vorarbeit geleistet werden.

Mit Unterstützung des BV Dresden gelang es uns, einen bezirksoffenen Wettkampf auf die Fluren in die Nähe von Wilsdruff zu verlegen. Durch eine gute Popularisierung des Wettkampfes war es für die zahlreichen Zuschauer sowie für die GO des Edelstahlwerkes Freital ein voller Erfolg.

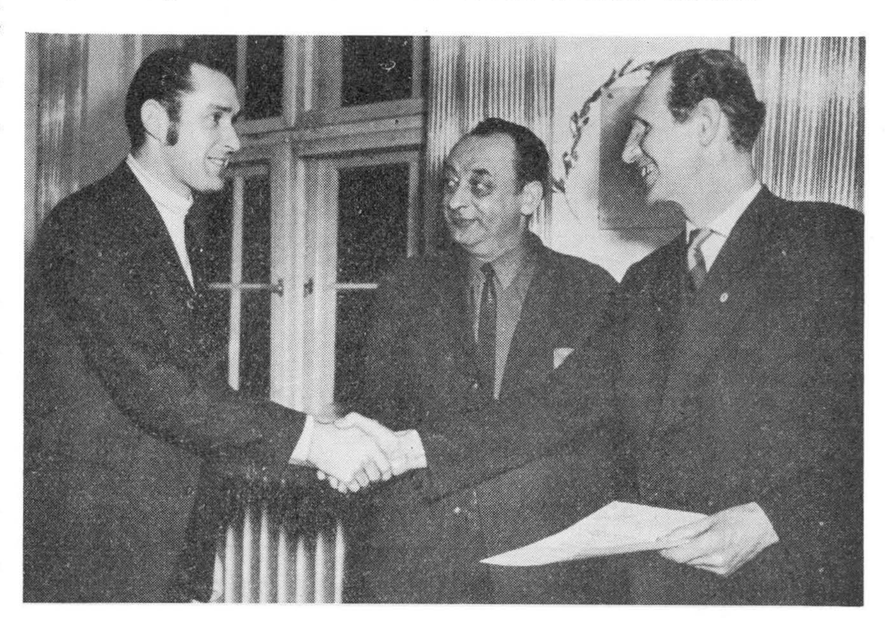
In der Folgezeit führten wir dann in der Oberschule Wilsdruff eine Interessentenumfrage für den Flugmodellsport durch. Für uns war es ein umwerfendes Ergebnis: 29 Kinder verschiedener Altersgruppen trugen sich in die Listen ein.

Nun war es an der Zeit, die Gründung der neuen Gruppe vorzunehmen. Dazu wurde ein Vertrag zwischen der Grundorganisation des Edelstahlwerkes Freital und der Oberschule Wilsdruff abgeschlossen. Darin verpflichteten sich die Oberschule, die Ausbildungsräume zur Verfügung zu stellen, und die GO, die materielle Sicherstellung zu übernehmen. Die Ausbildung übernahm der Kamerad Clement. Die Raumkapazität ließ aber nur eine Gruppenstärke von 15 Mitgliedern zu, so mußten wir eine Auswahl nach den schulischen Leistungen vornehmen.

Am 18. 9. 1969 war der erste Treff der neuen Gruppe, der mit der feierlichen Aufnahme der 15 neuen Mitglieder in die Gesellschaft für Sport und Technik begann. Gebaut wird in den Klassen F 1 A und F 1 C.

Anläßlich der Sektionswahlen am 12. 11. 1969 ist von der Gruppe die Verpflichtung übernommen worden, zu Ehren des 100. Geburtstages Lenins die Ausbildung so zu gestalten, daß die Kameraden im kommenden Jahr an den Wettkämpfen teilnehmen können.

Helmar Clement



Mit einem Händedruck und dem Austausch der Verträge zwischen der GO Edelstahlwerk Freital und der Oberschule Wilsdruff wurde die Gründung der neuen Flugmodellsportgruppe besiegelt. V. l. n. r. Kam. Clement, Kam. Jost, Vorsitzender des KV Freital, und Direktor Buchwald von der Oberschule Wilsdruff.

Um wertvolle Pokale in der Wartburgstadt

Albrecht Oschatz und Joachim Löffler gemeinsam auf Platz 1 Hans-Joachim Benthin verteidigte seinen Pokal

Am 7. September führte die GO der GST des VEB Automobilwerkes Eisenach auf dem Traditionsgelände in Neukirchen den IX. DDR-offenen Wettkampf um den Wanderpokal der Wartburgstadt Eisenach und des VEB Automobilwerkes Eisenach durch.

Von 87 gemeldeten Teilnehmern nahmen 67 am Wettkampf teil, wovon 16 Teilnehmer in der Junioren/Jugendklasse starteten.

Nach Auflösung des Frühnebels wurde um 11.00 Uhr der Wettkampf begonnen. Bei einer Windstärke von 5-7 m/s und schwacher Thermik konnten die 5 Wertungsdurchgänge bis 16.00 Uhr beendet werden.

Durch die Teilnahme des neuen Weltmeisters der Klasse F 1 B, Kamerad Oschatz, und des Exweltmeisters, Kamerad Löffler sowie Mitglieder der DDR-Auswahlmannschaften wurde der Wettkampf zu einem echten Leistungsvergleich. Von insgesamt 304 Starts wurden 129 mal die volle Wertung erreicht.

Kamerad Oschatz, Löffler und

Schreiner führten wegen Punktgleichheit, 900 Punkte, ein Stechen um den Wanderpokal des VEB Automobilwerk durch. Kamerad Oschatz und Kamerad Löffler errangen dabei wieder Punktgleichheit. Ein nochmaliges Stechen wurde auf Grund des Windes und der Tageszeit nicht mehr durchgeführt. Der Wanderpokal wurde beiden Kameraden zugesprochen.

Den Wanderpokal der Wartburgstadt errang dessen Verteidiger, Kamerad Benthin, H.-Joachim, mit 836 Punkten in der Klasse F 1 C.

Ergebnisse:

Klasse F 1 A:	
1. Schreiner, Karl-Marx-Stadt	900
2. Schöps, Gera	893
3. Groß, Gera	879
4. Schmidt, Halle	869
5. Leidel, Leipzig	867

Klasse F 1 B:	
1. Oschatz, Dresden	900 + 240
Löffler, Dresden	900 + 240
3. Naumann, Dresden	870
4. Strzys, Halle	849
5. Hirschel, Gera	844

Klasse F 1 C:	
1. Benthin, Potsdam	836
2. Engelhardt, Gera	810
3. Schmeling, Erfurt	800
4. Seegert, Erfurt	796
5. Clement, Dresden	744

Junioren – Jugend

Klasse F 1 A:	
1. Bartzsch, Karl-Marx-Stadt	760
2. Schönherr, Dresden	727
3. Gottschlich, Gera	702
4. Schmidt, Leipzig	679
5. Gottschlich, Gera	651

Klasse F 1 B:	
1. Schmidt, Erfurt	831
2. Fritz, Erfurt	503
3. Naumann, Dresden	234

Klasse F 1 C:	
1. Pfeuffer, Gera	500
2. Baldeweg, Gera	282

Friedrich Döring mit höchster Wertung

Sonnenschein, wenig Wind und gute thermische Bedingungen ließen die Herzen der Flugmodellsportler beim 11. DDR-offenen Wettkampf für freifliegende Flugmodelle um den Wanderpokal des Kalikombinats „Werra" auf den Werrawiesen bei Merkers, Kreis Bad Salzungen, am 31. August höher schlagen. Der Veranstalter, die Grundorganisation der Gesellschaft für Sport und Technik des VEB Bergwerksmaschinen Dietlas/Rhön hatte mit dem Termin wieder einmal eine glückliche Hand.



Noch am Tag zuvor goß es ununterbrochen in Strömen und einige Meldungen wurden auf Grund der ungünstigen Wetterlage nicht eingehalten. Trotzdem war mit Vertretern aus den Bezirken Berlin, Gera, Karl-Marx-Stadt, Erfurt und Suhl in den Klassen F 1 A, F 1 B und F 1 C ein erlesenes Feld am Start. Unter ihnen der Pokalverteidiger und Weltmeister der Klasse F 1 A 1967, Matthias Hirschel, Gera.

Erwartungsgemäß übernahm er auch die Führung, mußte sich aber in der letzten Wertung durch den Suhler Vertreter Friedrich Döring (unser Bild) mit 7 Punkten geschlagen geben. Friedrich Döring holte mit der höchsten Punktzahl 863 auch den Pokal in den Heimatbezirk zurück. In der Klasse F 1 B allerdings wiederholte Hirschel seinen Vorjahrssieg. Die Klasse F 1 C war durch Vertreter des Bezirkes Erfurt stark besetzt, die auch die Plätze unter sich ausmachten. Als bester Jugendlicher wurde mit 635 Punkten Horst Gottschlich, Gera, in der Klasse F 1 A ausgezeichnet.

Ergebnisse:

Klasse F 1 A:	
1. Friedrich Döring, Suhl	863 Punkte
2. Matthias Hirschel, Gera	856 Punkte
3. Oskar Pfeuffer, Gera	813 Punkte

Klasse F 1 B:	
1. Matthias Hirschel, Gera	734 Punkte
2. Manfred Barg, K.-M.-Stadt	683 Punkte
3. K.-H. Staudigel, Suhl	646 Punkte

Klasse F 1 C:	
1. Günther Schmeling, Erfurt	838 Punkte
2. Horst Krieg, Erfurt	723 Punkte
3. Horst Antoni, Erfurt	623 Punkte

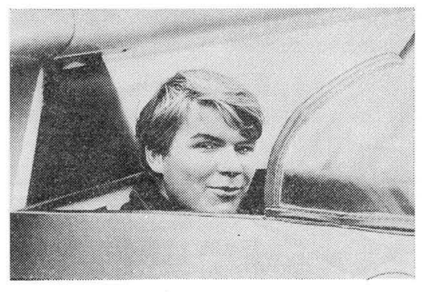
Rolf Morawa

Der Wunsch zweier Modellflieger

Der Kamerad Hartmut Runge ist seit seinem 10. Lebensjahr im Modellflug tätig und hat in den zurückliegenden Jahren eine ganze Reihe von Segel- und Motorflugmodellen gebaut. Als 15jähriger entschloß er sich, die Ausbildung als Segelflieger aufzunehmen, ist aber nebenbei noch immer mit großer Begeisterung als Flugmodellbauer tätig.

Inzwischen konnte er seit Beginn der Segelflugausbildung im Frühjahr 1969 fast 100 Starts erreichen.

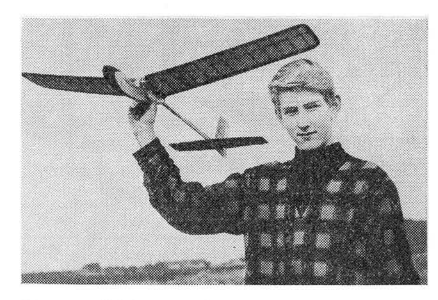
Hartmut hat den Wunsch, noch im Jahre 1970 die Ausbildung als Motorflugzeugführer aufzunehmen und später als Offizier und Flugzeugführer-Ingenieur Dienst bei unseren Luftstreitkräften zu tun. Vorher möchte er aber unbedingt noch seine ersten Streckenflüge mit dem Segelflugzeug absolvieren.



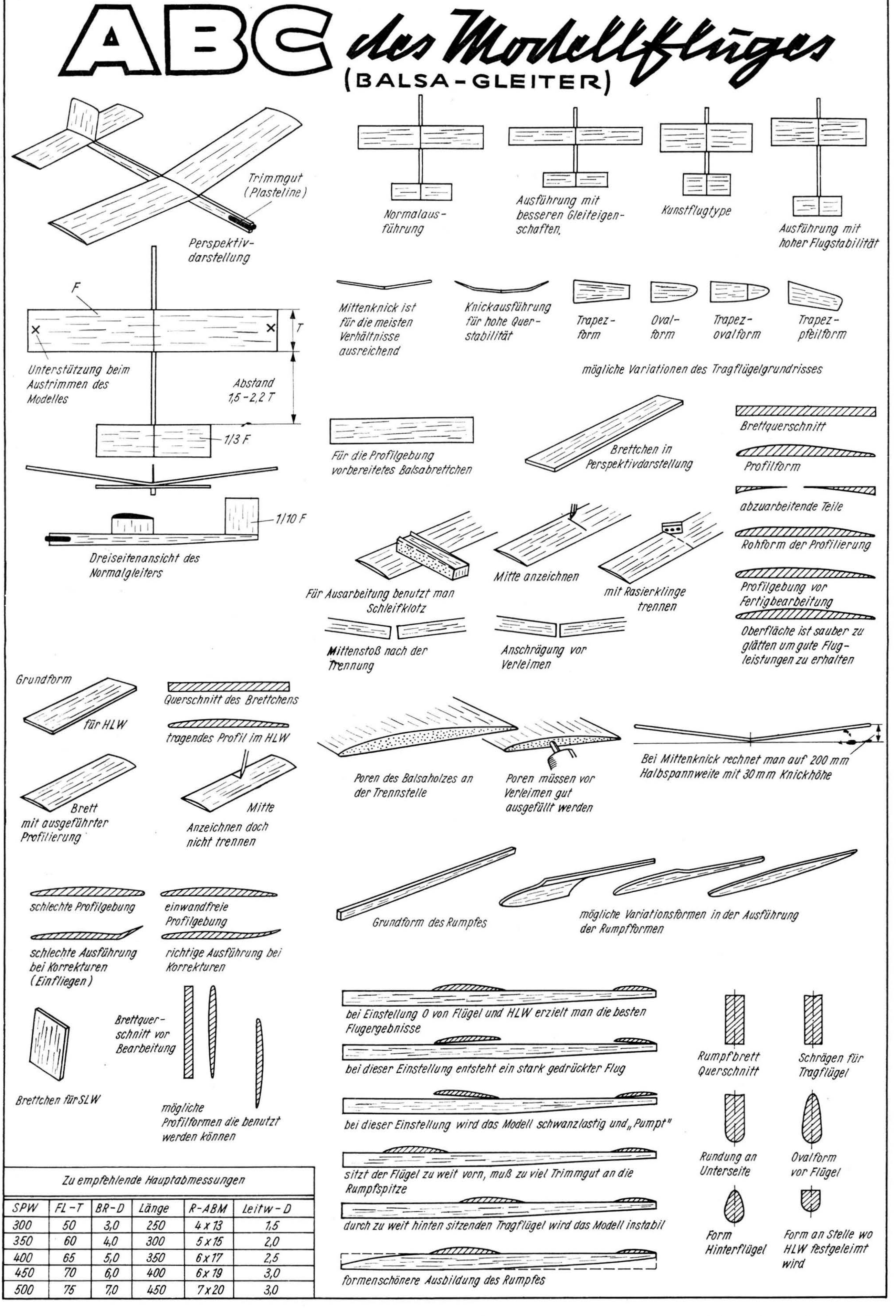
Kamerad Heinz Fischer

Ähnlich ist es beim Kamerad Heinz Fischer. Auch er ist ein leidenschaftlicher Modellflieger und gleichermaßen begeisterter Segelflieger. Auch er hat den Wunsch, später einmal als Offizier und Flugzeugführer-Ingenieur bei den Luftstreitkräften Dienst zu tun.

Wir drücken beiden die Daumen, daß sie ihr großes Ziel erreichen mögen.



Kamerad Hartmut Runge



Zu empfehlende Hauptabmessungen

SPW	FL-T	BR-D	Länge	R-ABM	Leitw-D
300	50	3,0	250	4 x 13	1,5
350	60	4,0	300	5 x 15	2,0
400	65	5,0	350	6 x 17	2,5
450	70	6,0	400	6 x 19	3,0
500	75	7,0	450	7 x 20	3,0

Bau von Ganzbalsa-Gleitern

Die Herstellung von Ganzbalsa-Gleitern kann, besonders für Anfänger, als eine der dankbarsten Betätigungsgebiete des Modellfluges angesehen werden. Einmal ist der Bauaufwand nicht sehr groß, die Materialkosten sind nur gering und es besteht die Möglichkeit, eine ganze Menge über die grundsätzlichen aerodynamischen Dinge des Modellfluges zu lernen, ganz abgesehen davon, daß man die anspruchslosen Gleiter auch auf kleinsten Plätzen fliegen lassen kann. Daher als Beginn einer Artikelserie „ABC des Modellfluges" etwas über den Bau dieser Flugmodelle.

Die dazu vorgenommene Darstellung (Seite 14) ist bereits mit einer Vielzahl von Hinweisen versehen, und dadurch recht verständlich gemacht.

Wichtig ist für die Herstellung, daß gutes, nicht verzogenes und in Härte sowie Gewicht möglichst gleichmäßiges Holz benutzt wird. Für den Tragflügel nimmt man am besten mittelhartes Holz, für den Rumpf Hartbalsa (auch Pappel oder Kiefer ist zur Not geeignet), für das Leitwerk sollte man dagegen Weichbalsa bevorzugen.

Die Draufsicht läßt die grundsätzlichen Verhältnisse von Bauteilen und deren Abstände zueinander erkennen. In Verbindung mit der Tabelle links unten hat man die Möglichkeit, sich entsprechend seinen Wünschen eine geeignete Größe des Gleiters auszuwählen. Die Abkürzungen bedeuten: SPW = Spannweite, FL-T = Flügeltiefe, R-ABM = Rumpfabmessungen im Querschnitt, LEITW-D = Dicke der Brettchen für das Leitwerk, TR-D = Dicke des Tragflügelbrettchens.

Grundsätzlich gilt, daß eine etwas größere Ausführung auch bessere Flugleistungen ergibt.

Als Werkzeuge für die Herstellung werden in erster Linie ein scharfes und recht spitzes, möglichst nicht zu großes Taschenmesser oder auch eine stabile Rasierklinge, ein weicher Bleistift und vor allen Dingen ein Schleifklotz benötigt. Dieser Klotz wird mit feinem Schmirgelpapier bespannt. Vorteilhaft ist es, an den verschiedenen Seiten verschiedene Körnungen zu benutzen. Zum Verleimen verwendet man am besten einen Schnellkleber, z. B. DUOSAN-RAPID. Was die Profilform anbelangt, so ist es bei einem Gleiter unwesentlich, welche Form benutzt wird, hier ist es zunächst viel wichtiger, eine gleichmäßige Form bei Flügel und Leitwerk zu schleifen. Wenn diese die größte Profilhöhe in 40 % der Flächentiefe aufweist, so ist das voll ausreichend. Wichtig ist auch, daß eine gute Glätte der Oberfläche erreicht wird.

Da man das Höhen- und Seitenleitwerk der Balsagleiter beim Einfliegen häufig an der Endkante etwas biegen muß, sollte diese schlank auslaufend bearbeitet werden. Scharfe Knicke sind, so wie auf den Bildern gezeigt, möglichst zu vermeiden.

Wird im Höhenleitwerk statt der tragenden Form ein symmetrisches Profil verwendet, so muß etwas mehr Trimmgut am Rumpfkopf befestigt werden, weil der hebende Auftrieb am Schwanzende fehlt. Damit ist auch die Lage der Unterstützungspunkte am Flügel beim Auswiegen des Modelles verändert.

Wie Tragflügel, sinngemäß auch Höhen- und Seitenleitwerk sowie der Rumpf formschöner gestaltet werden können, ist durch entsprechende Darstellungen gezeigt.

Über die Fertigstellungsarbeiten am Gleiter sowie das Einfliegen wird im nächsten Beitrag berichtet.

RC-Segelflugmodell „FAKIR 5"

Bei dem vorliegenden Bauplan handelt es sich um das Rekordmodell des Sportfreundes Stefan aus der ČSSR, mit dem er am 5. 7. 1968 einen neuen Weltrekord im Dauerflug mit 15 Stunden, 2 Minuten und 25 Sekunden aufstellen konnte.
Wie seinerzeit im Aero-Sport schon berichtet, gelang diese beachtliche Leistung im Hangaufwind des Riesengebirges.

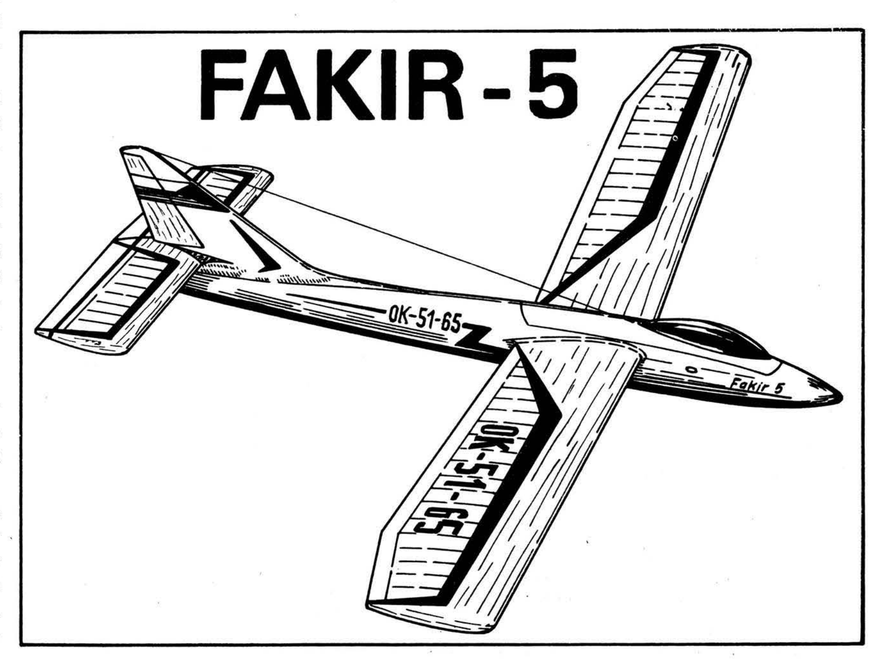
Die verkleinerte Darstellung des Bauplanes ist in einigen Punkten gegenüber dem Originalplan etwas vereinfacht worden, hier soll nur die grundsätzliche Gestaltung des Planes und der Aufbau des Modelles gezeigt werden.

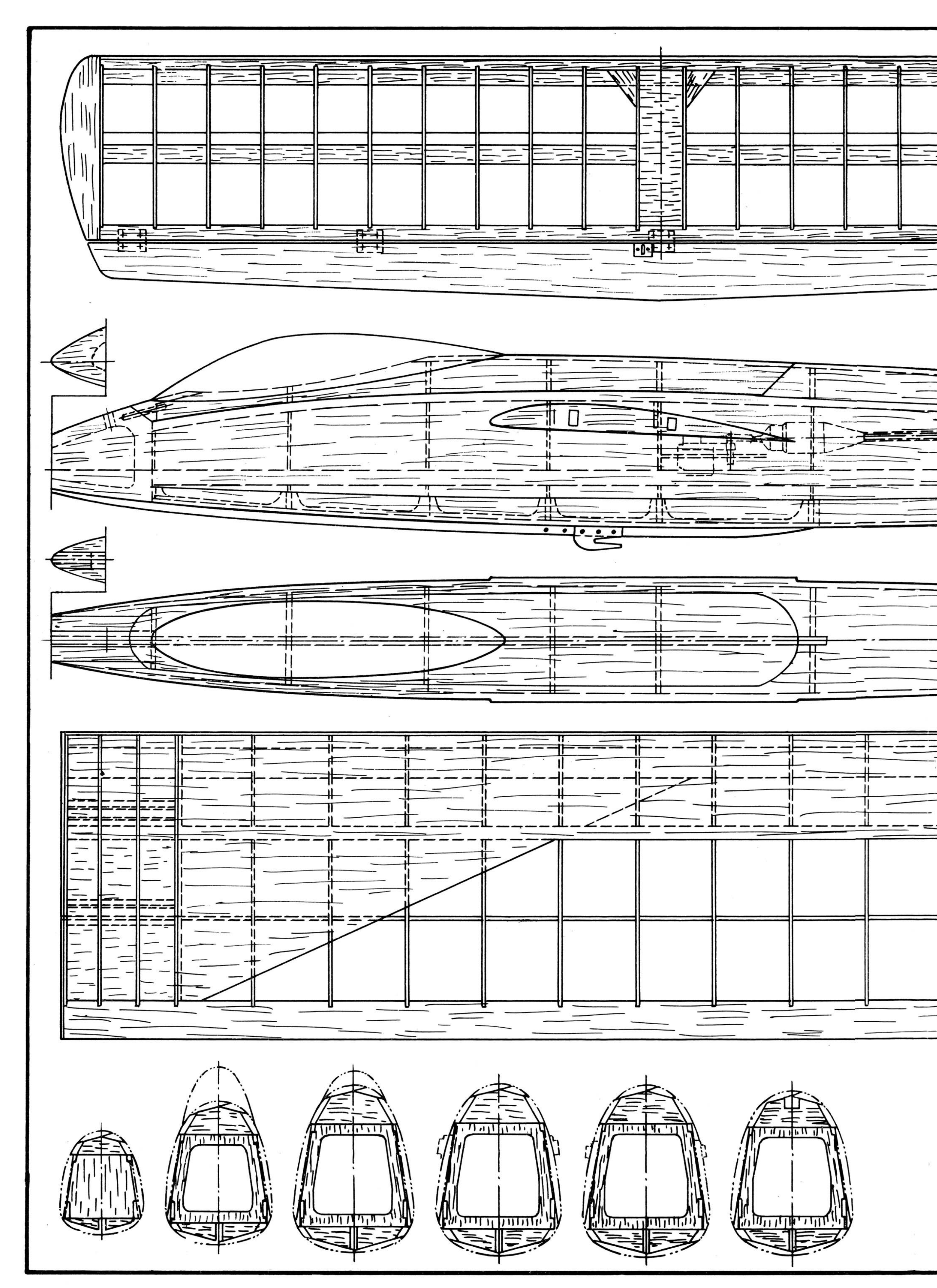
Für die Herstellung des „FAKIR-5" wird neben Sperrholz und Kiefernleisten sowie dem üblichen anderen Modellbau-Kleinmaterial vor allen Dingen Balsaholz benutzt.

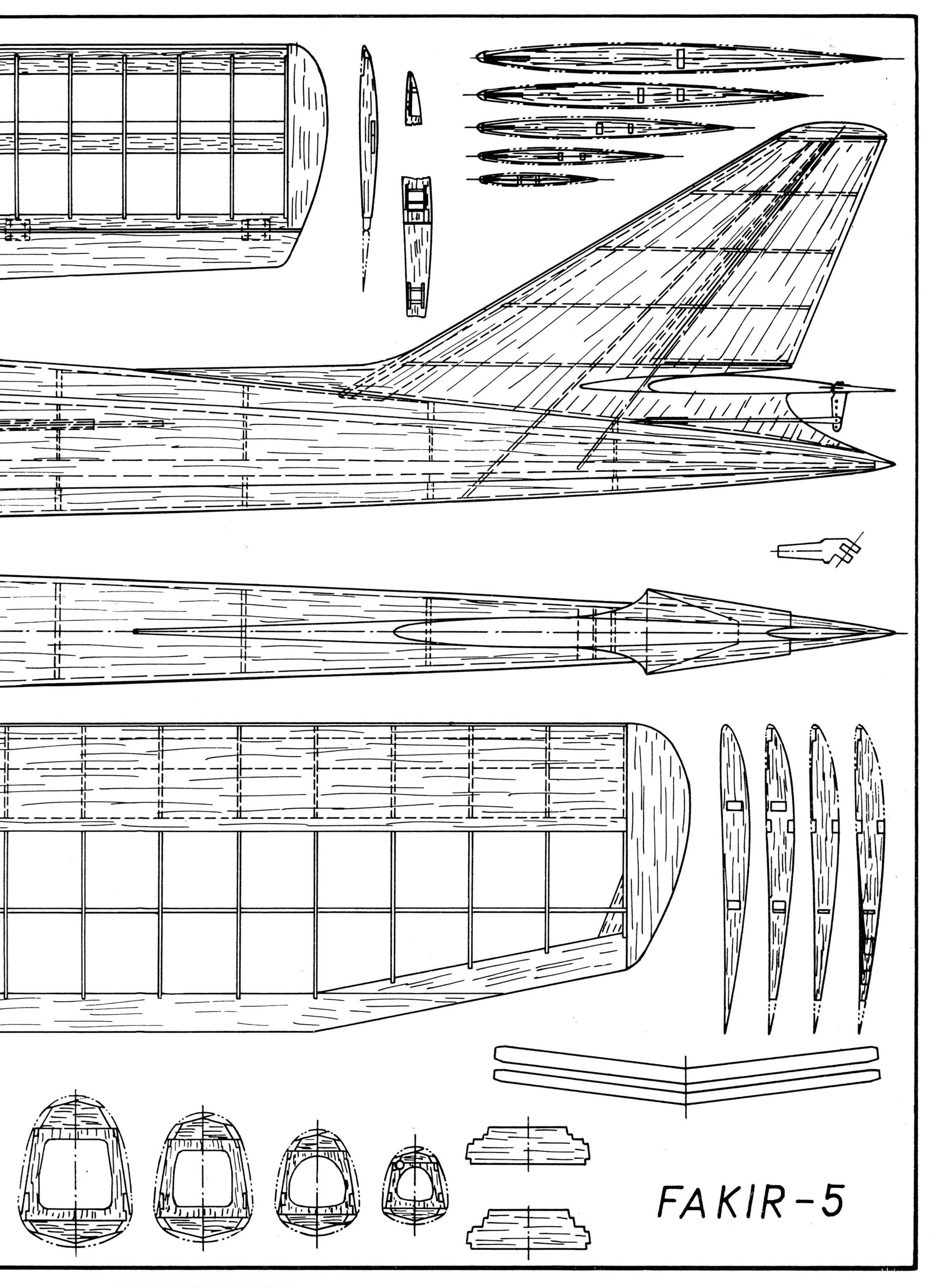
Wie sich jeder überzeugen kann, handelt es sich um ein außerordentlich formschönes RC-Segelflugmodell, das allerdings andererseits auch einige Bauschwierigkeiten aufweist.

Der Bauplan des „FAKIR-5", bestehend aus 2 Blättern vom Format DIN A 1 sowie einer Bauanleitung von 5 Blättern A 4 ist gegen Voreinsendung von 5 Mark in Form einer Postanweisung vom Kameraden Rolf Wille, 301 Magdeburg, Haverlaher Straße 5, zu beziehen.

Bitte auf dem für den Empfänger bestimmten Abschnitt der Postanweisung die Nr. 25 vermerken und den Absender deutlich in Block- oder Maschinenschrift angeben, denn dieses bildet die Grundlage für die Adressierung der Bauplansendung.






FAKIR-5



In jedem Jahr zum Tag der Republik organisiert die Fliegerschule der GST Schönhagen für die Pioniere des Bezirkes Potsdam einen großen Drachen-Wettbewerb. Diese Initiative, die von der Modellfluggruppe Schönhagen unter Leitung des Kameraden Heinz Thormann ausgeht, ist durchaus nachahmenswert.

Foto: H. Ende

Kriterium der Asse

In der Zeit vom 22. bis 24. August fand in Genk, Belgien, bereits zum 15. Mal das Criterium Des As (Kriterium der Asse) unseres Kontinents statt. Hier die Erstplazierten:

Team racing (Mannschaftsrennen)

1.	Gürtler/Baumgartner	(Österreich)
2.	Plokinsk/Krasnorutski	(UdSSR)
3.	Zolotowerk/Kobetz	(UdSSR)
4.	Hasling/Hasling	(Dänemark)
5.	Molnar/Kuti	(Ungarn)

Mannschaftswertung: England

Speed (Geschwindigkeit)

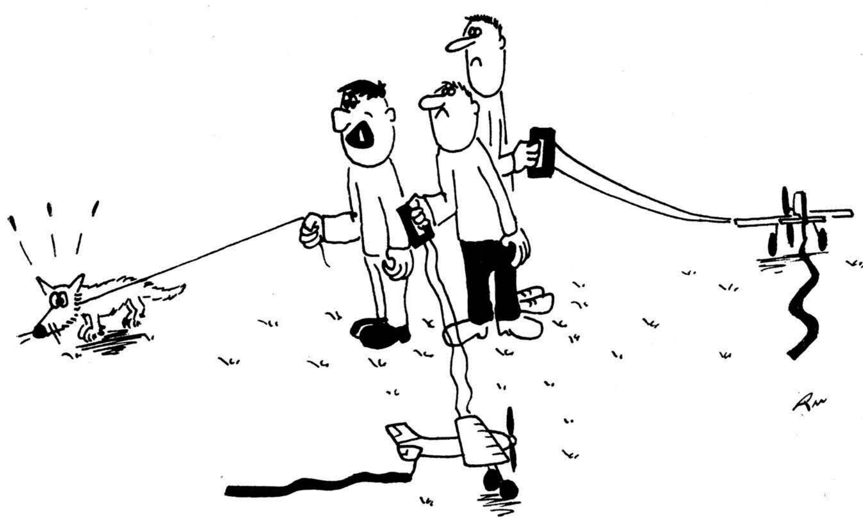
1.	Toth	(Ungarn)
2.	Krizsma	(Ungarn)
3.	Bäthge	(Ungarn)
4.	Dusi	(Italien)

Mannschaftswertung: Ungarn

Aerobatic (Kunstflug)

1.	Vankerbeke	(Belgien)
2.	Gabris	(Italien)
3.	Compostella	(ČSSR)
4.	Billon	(Frankreich)

Mannschaftswertung: ČSSR



Können wir nun endlich mit der Fuchsjagd beginnen? —*purwin*—

Dauerweltrekord



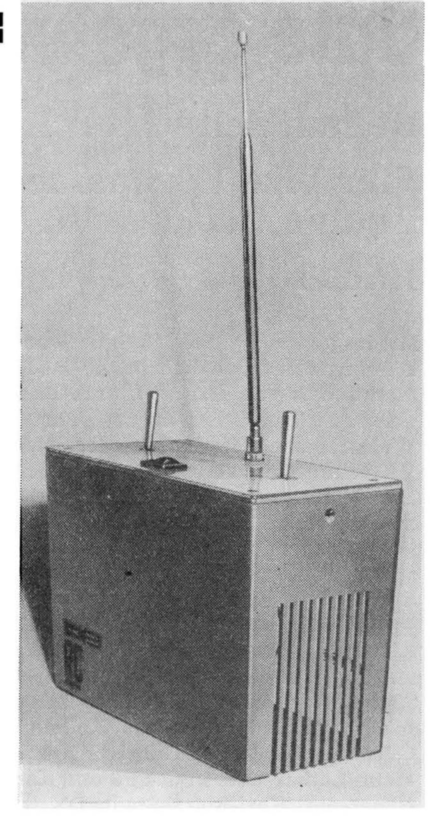
Einen neuen Dauerweltrekord von 17 Stunden 43 Minuten und 12 Sekunden flog am 3. Juli 1969 an der Westküste der Insel Sylt mit einem funkferngesteuerten Segelflugmodell der westdeutsche Modellflieger Winfried Kaiser (unser Bild). Recht interessant ist die Entwicklung dieses Weltrekordes. Vor gut vier Jahren, am 14. 11. 1965, flogen Brooks und Smith (Australien) 11 Stunden 33 Minuten und 28 Sekunden. Am 28. 7. 1966 erreichte Georg Friedrich (Westdeutschland) 12 Stunden, 2 Minuten und 13 Sekunden. Phantastisch erschienen die 15 Stunden, 2 Minuten und 25 Sekunden von Vladimir Stephan (ČSSR), die er am 5. Juli 1968 erreichte. Dieser Rekord lebte nicht einmal ein Jahr. Alle Rekorde wurden mit funkferngesteuerten Segelflugmodellen im Hangaufwind geflogen.

Bemerkenswerter Rekord

Einen absoluten holländischen Geschwindigkeitsrekord mit 305,9 km/h flog Winfried Holle mit einem Steuerleinenmodell. Das Modell von 720 mm Spannweite und 500 mm Länge war mit einem Motor OPS 60 (10 cm^3) ausgerüstet. Interessant erscheint die Tatsache, daß Holle seinen Motor mit einem Glockendrehschieber des Bugel HP 60 und einem Resonanzauspuff versah. Beim Rekordflug verwendete er eine Luftschraube von 190×320 und gedopten Rennsprit. Das Modell war mit Monoleinen-Steuerung versehen.

Neues bei HAWEGE

Selbstbau-Funkfernsteuerung „Radicon-perfekt"



Wohl keiner konnte ahnen, daß die Veröffentlichung der Selbstbau-Funkfernsteuerung „Radicon" in der Zeitschrift „Modellbau und Basteln" (Hefte 1 und 2/65) ein solches Echo hervorrufen würde. Es ergab sich dabei aber, daß noch manche Spezialbauteile für den einzelnen schwer zu beschaffen waren.

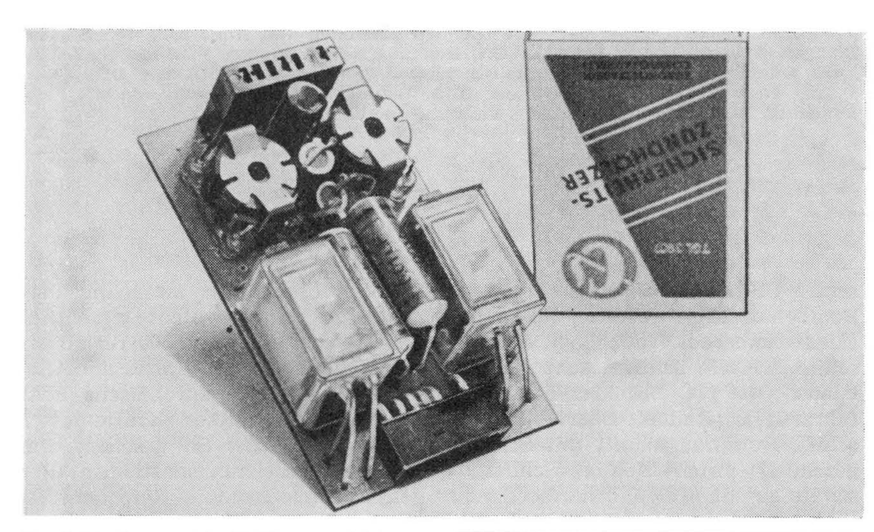
Wir entschlossen uns deshalb, eine Baukasten-Funkfernsteuerung auf den Markt zu bringen, die diese Beschaffungsprobleme aufhebt. Es war wohl kein schlechter Gedanke, den Konstrukteur der „Radicon", Wilfried Riemer, zu bitten, auf der Grundlage dieser Steuerung und aus den Erkenntnissen von mehr als 1000 Zuschriften eine neue Funkfernsteuerung zu konstruieren. Das Ergebnis dieser Arbeit ist „Radicon-perfekt".

Nun denken Sie nicht, daß Sie einfach eine Handvoll Widerstände, Kondensatoren und Transistoren in der Packung haben. Nein, wir haben natürlich überlegt, wie man eine Funkfernsteuerung verkaufen kann, die jeder, ohne Vorkenntnisse, nur mit dem Willen und der Fähigkeit zu sauberer Arbeit, ohne Risiko bauen kann, die dann tatsächlich funktioniert.

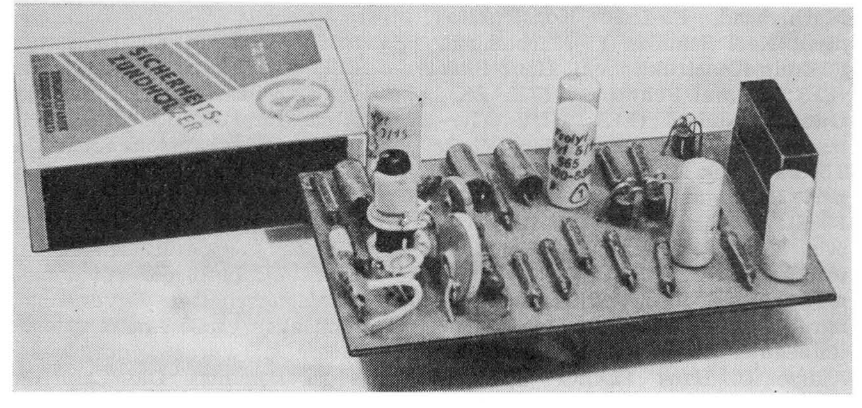
Außer einer ausführlichen Bauanleitung mit vielen Bildern werden gedruckte Leiterplatten mitgegeben. Die Halbleiter-Bauelemente sind vermessen und mit den abhängigen Widerständen zusammen, eindeutig beschriftet, in jeweils einem Plastbeutel eingeschweißt.

Unsere Verkaufsform:

G Grundpackung
S1 Sender mit 4 Tonkanälen und Antenne, Gehäuse
S2 Tongenerator für 4 weitere Tonkanäle
S3 Simultan-Schaltstufe für Sender
S4 Bedienelemente (1 Steuerknüppel) mit Mikroschalter
E1 Empfänger, HF-Teil
E2 Schaltstufe Kanal 1 825 Hz
Schaltstufe Kanal 2 1110 Hz
E2 Schaltstufe Kanal 4 2325 Hz
E2 Schaltstufe Kanal 5 3000 Hz
Schaltstufe Kanal 6 3670 Hz
E2 Schaltstufe Kanal 7 4300 Hz
Schaltstufe Kanal 8 5700 Hz
E3 Proportionalstufe für Sender und Empfänger mit Prop.-Steuerknüppel
E4 Elektronischer Speicher
Z1 RC-Wellenmesser für 27.120 MHz
Z2 Netzanschluß und Ladegerät
Z3 Transistor-Meß- und Prüfgerät
Z4 4stufiger Signalverfolger
Z5 R-L-C-Meßbrücke
Z6 Voltmeter
Z7 Tongenerator
Z8 Proportional-Rudermaschine (in Entwicklung)



So sieht sie aus, die Radicon-perfekt. Der Sender, ausgerüstet mit 1 × S 1,2 × S 2,2 × S 4 (oben). Die Schaltstufe E 2 ohne Gehäuse (links). Die Empfängerstufe E 1 ohne Gehäuse (rechts).



Gute Ergebnisse bei der „Sechsten"

Helmut Schwarzer Europameister 1969

Vier Vize-Europameistertitel und zwei dritte Plätze für die DDR-Equipe bei den VI. Europameisterschaften der NAVIGA

Hans Rüdiger 2. Vizepräsident der NAVIGA

Mit insgesamt 3 Gold-, 13 Silber- und 2 Bronzemedaillen kehrte die DDR-Mannschaft von den im Lipnik-Park bei Russe, Bulgarien, durchgeführten VI. Europameisterschaften der NAVIGA im Schiffsmodellsport zurück. Dieses ausgezeichnete Ergebnis, das zweifelsohne auf eine kontinuierliche Breitenarbeit in der Leistungsspitze zurückzuführen ist, wird durch den Europameistertitel von **Helmut Schwarzer,** Erfurt, in der Klasse EK, die vier Vize-Europameistertitel von **Klaus Germann,** Rostock, in der Klasse EX; **Bernd Gerhard,** Dresden, F3-E; das Kollektiv **Günter Jedwabski/Günter Oschmann/Lothar Lutz** in der F6 und **Karl Haberecht,** Karl-Marx-Stadt, DX sowie den beiden dritten Plätzen von **Helmut Schwarzer,** Erfurt, in der EH und **Günter Jedwabski,** Halle, in der F2-c besonders unterstrichen.



Die Mannschaft des SMK der DDR kurz vor dem Abmarsch zur Eröffnung der VI. Europameisterschaften der NAVIGA. Wir erkennen von links nach rechts Hans Rüdiger, 2. Vizepräsident der NAVIGA, Helmut Tischler mit der DDR-Flagge, Lothar Lutz, Günter Jedwabski, Franz Rauschenbach, Präsident des SMK der DDR, Kurt Vogler, Generalsekretär des SMK der DDR, Helmut Schwarzer (halbverdeckt), Peter Rauchfuß, Frau Rauschenbach, Hans Fink und Dieter Johanssen

Vor den Wettkämpfen tagte am Wettkampfort auch die Generalversammlung der europäischen Vereinigung für den Schiffsmodellsport und Schiffsmodellbau NAVIGA. Der Vorsitzende der technischen Kommission, **Hans Rüdiger,** Meißen, wurde als 2. Vizepräsident in dieses hohe Gremium gewählt.

Die Farben unserer Republik vertraten unter der Leitung des Präsidenten des SMK der DDR **Franz Rauschenbach,** des Mitglieds des Präsidiums des SMK der DDR und Präsidiumsmitglieds der NAVIGA **Hans Rüdiger,** und des Generalsekretärs des SMK der DDR **Kurt Vogler,** in den sportlichen Disziplinen **Hans-Joachim Tremp,** (A1, A2, A3); **Werner Möller** (A2, A3, B1); **Karl Haberecht** (Marblehead und freie Konstruktionen); **Peter Rauchfuß,** F5-Marblehead, F5-freie Konstruktionen); **Karl Schulze** (F5-Marblehead, F5-freie Konstruktionen), **Hans Fink** (EH); **Helmut Schwarzer** (EH, EK); **Günter Zanderä** (EK); **Klaus Germann** (EX); **Helmut Tichler** (F1-V, 2,5; F1-V 5,0; F1-V 15,0; F3-E); **Herbert Hofmann** (F1-E 30, F1-E 500, F3-E); **Lothar Lutz** (F1-E 30, F1-E 500, F2-c, F3-E, F6); **Günter Jedwabski** (F2-c, F6); **Günter Oschmann** (F2-c, F6); und **Bernd Gerhard** (F3-E, F3-V) sowie als Fernteilnehmer im Wettbewerb der Klasse C **Hans Fischer** (Panzerschiff USCHAKOW und historische Bombenkanone); **Dieter Johansson** (Staatsruderboot, Tauchboot, Panzerschiff HOCHE, Schiffsgeschütz 1868); **Klaus Otte** (4 Miniatur-Fischereifahrzeuge); **Rudolf Ebert** (Hanseschiff, Rumpfausschnitt mit Schiffsgeschütz); **Erich Mehlig** (Schiffsgeschütz aus dem 17. Jahrhundert) und **Wolfgang Rehbein** (Torpedoschnellboot).

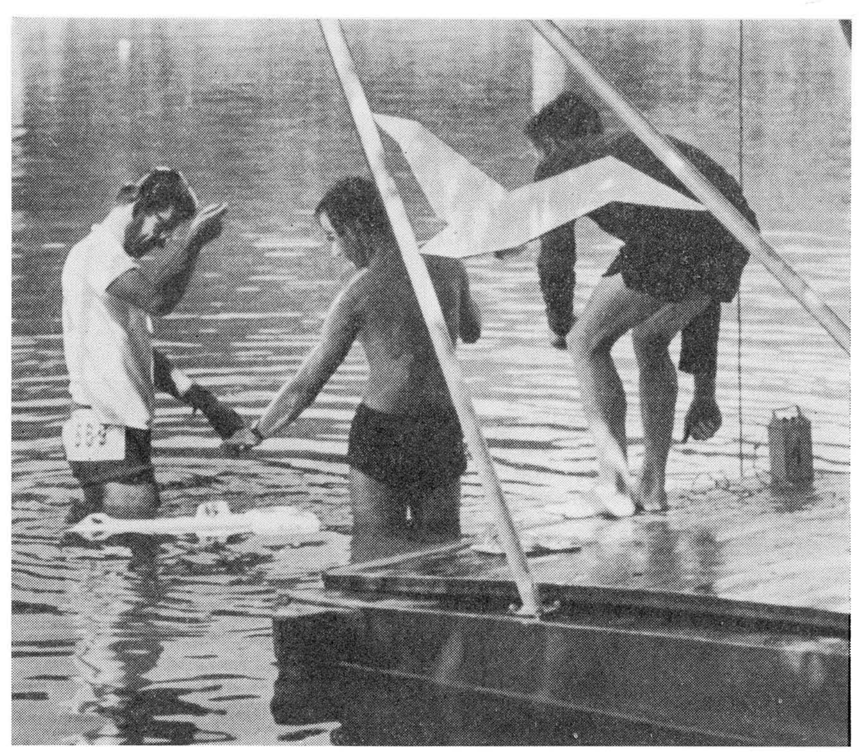
Ferner begleiteten die Delegation des SMK der DDR nach Russe **Hans Müller** als Oberschiedsrichter der Startstelle für RC-Modellsegeljachten und **Dieter Johansson,** der in das internationale Schiedsgericht berufen worden war.

Die Leistungen in allen Klassen sind ein Zeugnis dafür, daß in den letzten zwei Jahren, die seit den V. Europameisterschaften vergangen sind, von allen große Anstrengungen unternommen wurden, um weiter voran zu kommen. Die Zahl der Aktiven hatte sich zwar im Vergleich zu Amiens nicht wesentlich erhöht, aber die über 500 registrierten Modelle von 303 Startern bewiesen, daß sich die europäische Elite sorgfältig auf dieses Kräftemessen vorbereitet hatte. So gesehen, war folglich ein Leistungsanstieg in allen Klassen unverkennbar. Selbst die F6, in der bei den letzten Europameisterschaften lediglich zwei Mannschaften am Start waren, konnte dieses Mal sechs Teilnehmer buchen.

In den Modellrennboot-Klassen wurden ausgezeichnete Leistungen von den 62 eingeschriebenen Aktiven gefahren. Eindeutig dominierten hier die Sportfreunde aus der ČSSR mit 3 Goldmedaillen; aber auch das Gastgeberland konnte sich mit einer Gold-, zwei Silber- und zwei Bronzemedaillen besser als je zuvor bei Europameisterschaften placieren. Gut war der Entschluß des Präsidiums des SMK der DDR, wieder 2

Starter in das Rennen zu schicken, um den Anschluß an das internationale Niveau zu finden. Und in dieser Europaspitze fanden sich Hans-Joachim Tremp mit 124,138 km/h in der A1 — das war ein beachtenswerter 5. Platz im Klassement, mit 126,139 km/h (A2) und in der A3 mit jeweils einem 8. Platz — sowie Werner Möller mit 136,364 km/h (A3) und 149,626 km/h (B1), das waren ein 11. und ein 12. Platz in der Endabrechnung, eingereiht. Sie gewannen in vielerlei Hinsicht wertvolle Erfahrungen, die es nunmehr gilt, systematisch auszuwerten, um zu noch besseren Ergebnissen zu gelangen.

Italiens und Bulgariens Modellsegeljachten fuhren die zu vergebenden Titel und Plätze in den freisegelnden Klassen fast unter sich aus, obgleich außerordentlich ungünstige Windverhältnisse auf ihrem Revier vorherrschten. Dennoch gab es harte Bord-an-Bord-Kämpfe der zum Start gemeldeten Weißgetakelten. Karl Haberecht jedoch gelang es in der Klasse für freie Konstruktionen (DX) für die Farben unserer Republik den Titel eines Vize-Europameisters zu sichern.

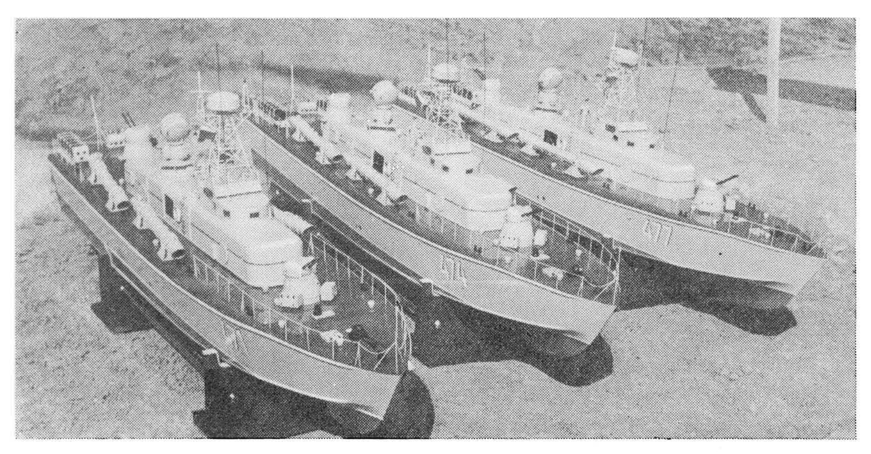


Hervorragend präparierte Startstellen fanden nicht nur die Modellrennboot-Fahrer vor; die Gastgeber hatten Vorsorge getroffen, um einen reibungslos verlaufenden Wettkampf zu garantieren

Auch in der Klasse für Fahrmodelle (E) kam es zu außerordentlich interessanten und harten Konkurrenzen, zumal die DDR-Vertretung hier entscheidend mitzureden hatte. Vorweg sei festgestellt, daß alle Punktwertungen über dem 196er Niveau lagen. Mit 45 Teilnehmern, das waren 30 Prozent mehr als in Frankreich bei den Fünften, war hier eine attraktive Flotte am Start. In der EK wurde Helmut Schwarzer mit 211,00 Punkten neuer Europameister und distanzierte den Vizemeister Ivan Nikloff mit bemerkenswerten 10,87 Punkten! Eine Bronzemedaille sicherte Helmut Schwarzer außerdem noch mit seiner ERFURT (203,00 Punkten) für unsere Mannschaft. Zum ersten Male besetzten wir auch die EX mit Klaus Germanns Wasserbus, der mit 96,66 Punkten sicher den Vize-Europameistertitel nach Hause fuhr. Mit 2 Europameistertiteln, 2 Vizemeistern für Bulgarien sowie den DDR-Erfolgen, zu denen sich noch ein 4. Platz von Hans Fink (EH) und ein 5. Platz von Horst-Dieter Zander (EK) gesellen, bestimmen diese beiden Länder die europäische Spitzenposition.

Die Klassen für funkferngesteuerte Modelle waren mit insgesamt 220 Booten besetzt, wobei die Starterliste F3-V eine Rekordbeteiligung von 27 Modellen auswies. Fast durchgängig steigerten sich die Teilnehmer mit ihren Modellen im Verhältnis zu den V. Europameisterschaften oder den bestehenden Europarekorden. So standen am Schluß dieses europäischen Vergleichs folgende Resultate zu Buche: In der F1-V 2,5 (25,9 s), F1-V 5,0 (21,6 s), F1-E 30 (49,5 s) und F1-E 500 (28,8 s). Keinen der ersten drei Plätze konnten die westdeutschen F1-E 30 Männer verteidigen. Der Titel ging an Bulgarien. Während Polen den Vizemeister stellte, konnte der Gastgeber auch noch die Bronzemedaille gewinnen. Wenn die Westdeutschen vor zwei Jahren noch in der F1-E 30, F1-V 2,5; F1-V 5,0; F1-15,0; F2-a, F2-b und F2-c insgesamt 3 Gold-, 5 Silber- und 4 Bronzemedaillen mitnehmen konnten, verblieben ihnen bei den VI. Europameisterschaften nur 6 Medaillen.

In der F6 ist der Gewinn des Vize-Europameistertitels durch das Kollektiv Jedwabski/Oschmann/Lutz



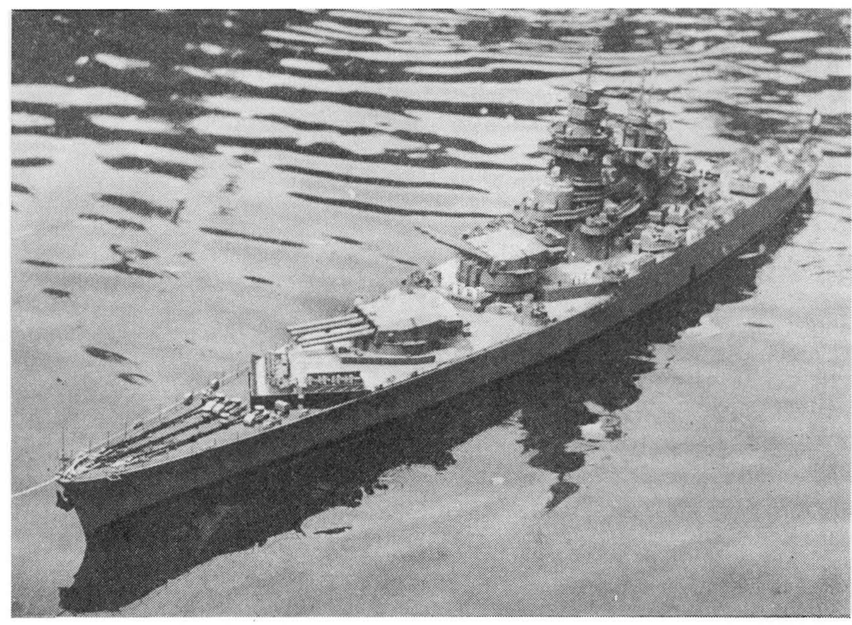
Der Vize-Europameistertitel in der F6 ging an das Kollektiv Lothar Lutz, Günter Jedwabski und Günter Oschmann, DDR. Hier die drei TS-Boote, die während des Wettkampfes als Verband operieren

Fotos: F. Rauschenbach

ebenso hoch einzuschätzen wie das gleiche Ergebnis von Bernd Gerhard in der F3-E. Ihn trennte nur 1 Punkt vom Europameister Peter Pandesow. Selbst der international so erfahrene Karl Pesek aus Österreich konnte seinen 2. Platz von Amiens weder verteidigen, geschweige denn noch aufwerten.

Auch in der F2-c gelang es unserem Günter Jedwabski, der wie seine Mannschaftskameraden aus der F6, zum ersten Male international eingesetzt war, noch eine Bronzemedaille zu holen. Ebenfalls ein besonders anerkennenswertes Ergebnis.

Bei den F7-Modellen konnten westdeutsche Teilnehmer alle drei vorderen Plätze belegen und der Franzose Claudé Bordier mußte so als amtierender Vizemeister abtreten.



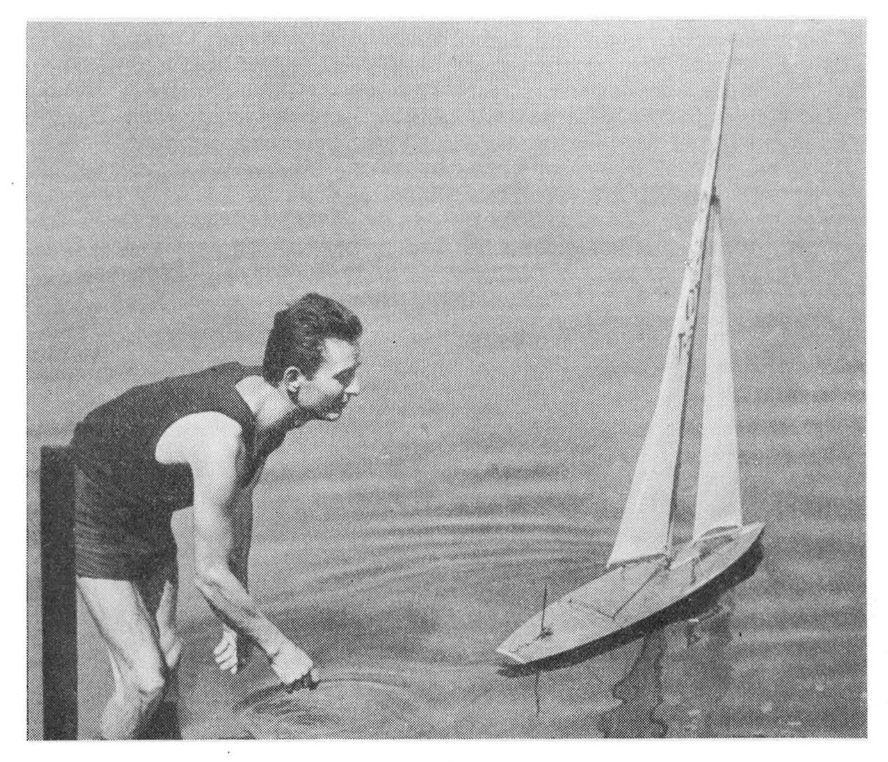
Ein modernes Schlachtschiff der Klasse EK. Deutlich sind die mobil angeordneten Geschütztürme zu erkennen

Zu der Klasse C. Allein der Anteil der in Russe mehr vergebenen Medaillen gegenüber vorangegangenen Europawettbewerben der NAVIGA läßt ein höheres Niveau erkennen. Alle 11 DDR-Modelle, die dem internationalen Schiedsgericht vorgestellt wurden, erhielten Gold- und Silbermedaillen. Hans Fischer und Klaus Otte nahmen Gold, Dieter Johanssen viermal, Rudolf Ebert zweimal, Hans Fischer, Erich Mehlig und Wolfgang Rehbein je einmal Silber in Empfang.

Insgesamt kann das Abschneiden der DDR-Mannschaft als gut eingeschätzt werden. Sie konnte die Anzahl der Medaillen zu den vorangegangenen Europameisterschaften von 11 auf 18 erhöhen. Dazu kommen noch die weiteren guten Plätze jeweils im ersten Drittel des Feldes. Das ist ein Beweis dafür, daß die zielgerichtete Arbeit in den Trainingszentren und die Anstrengungen der Auswahlkader zum Erfolg geführt haben. Unsere Kameraden haben durch ihre Leistungen mit dazu beigetragen, das Ansehen unserer Republik im zwanzigsten Jahr ihres Bestehens auch international zu vergrößern und zu festigen.

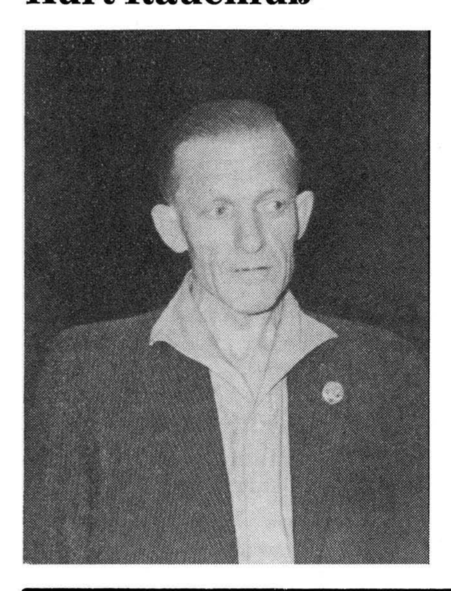
Der Präsident des SMK der DDR, Franz Rauschenbach, schätzt das Treffen so ein: Betrachtet man die Ergebnisse der VI. Europameisterschaften der NAVIGA, dann waren sie ein absoluter Höhepunkt in der Arbeit der Schiffsmodellsportler. Es war aber auch die bisher größte Veranstaltung, die der europäische Schiffsmodellsport erlebte. Durch die regelmäßige Teilnahme der bulgarischen Schiffsmodellsportler an den jährlich stattfindenden Internationalen Freundschaftswettkämpfen im Schiffsmodellsport zur Ostseewoche in Rostock bestehen gute Kontakte zwischen den Sportlern beider Länder. So trafen wir am Wettkampfort viele Freunde, und es kam zu ungezählten freundschaftlichen und nützlichen Gesprächen.

Das Präsidium des Schiffsmodellsportklubs der Deutschen Demokratischen Republik hat sich mit dem Abschneiden unserer Europameisterschaftsteilnehmer beschäftigt und Schlußfolgerungen für die weitere Arbeit in Vorbereitung auf die VII. Europameisterschaft 1971 in Belgien gezogen.



Vizeeuropameister Karl Haberecht, DDR, hier beim Start seiner Marblehead-Jacht. Für die Segler hatte Rasmus in den Tagen der „Sechsten" nicht viel getan

In memoriam Kurt Rauchfuß



Erst spät erreichte uns die Nachricht, daß Kurt Rauchfuß nicht mehr unter uns weilt. Kurz vor der Vollendung seines 56. Lebensjahres wurde er nach kompliziert verlaufender Lungenentzündung mitten aus seiner Tätigkeit gerissen.

Mit Hochachtung erinnern wir uns gern an ungezählte Begegnungen bei Wettkämpfen und Meisterschaften. Alle kleineren und großen Veranstaltungen nahm er für wichtig genug, um durch seinen persönlichen Einsatz dem Sohn Peter sowie dem Nachwuchs Vorbild und Kamerad zugleich zu sein.

Mit berechtigtem Stolz nahm er im Jahre 1962 die Goldmedaille bei den Deutschen Meisterschaften der DDR in Schwerin für seine Leistungen mit der gerade neu konzipierten und fertig gewordenen DX-Modellsegeljacht entgegen; es war das erste Katamaran-Boot, das je bei Meisterschaften auf unserem Kontinent eingesetzt wurde und hervorragende Segeleigenschaften besaß. Diese Konstruktion holte auch bei den darauffolgenden III. Europameisterschaften Titel und Gold für unsere Republik. Schon bei den IV. Europameisterschaften der NAVIGA erlebten wir bei den DX-Jachten eine Parade der Katamarane. Seine Fähigkeit, im Modelljachtsegeln vorauszudenken, Schrittmacher zu sein, fand internationales Echo und Anerkennung.

Sein Tod hinterläßt eine große Lücke.

Viele Freunde werden einen verständnisvollen und hilfsbereiten Menschen vermissen. Die Modellsportler der Deutschen Demokratischen Republik verloren einen vorbildlichen Funktionär. Doch das Wirken von Kurt Rauchfuß wird uns allen in Erinnerung bleiben.

Fünf Limite zum 20. DDR-Geburtstag

Zum Republik-Geburtstag trafen sich im Strandbad Lauchhammer-West die F2-Fernsteuerer, um hier zum letzten Male in dieser 1969er-Saison ihr Können unter Beweis zu stellen. Nach einer sehr kritischen Einschätzung der Modelle durch die Jury während der Standprüfung unter der Leitung von Hans Fischer (unser Bild), folgten alle Teilnehmer einer Einladung der gastgebenden Sektion zu einem Lichtbilderabend, dem Heinz Friedrich im Anschluß daran noch einige Erfahrungen von internationalen Wettkämpfen hinzufügte.

Am darauffolgenden Tag wurden dann insgesamt drei Durchgänge gefahren, wobei der kleinste „Fernsteuerkapitän" — er war zehn Jahre jung — mit seiner Motorjacht respekteinflößende Leistungen zeigte.

Bei gutem Wetter und glattem Wasser erreichten fünf Aktive noch ihr Limit, das zur Teilnahme für die nächsten Deutschen Meisterschaften der DDR zählt.

Ergebnisse Junioren:

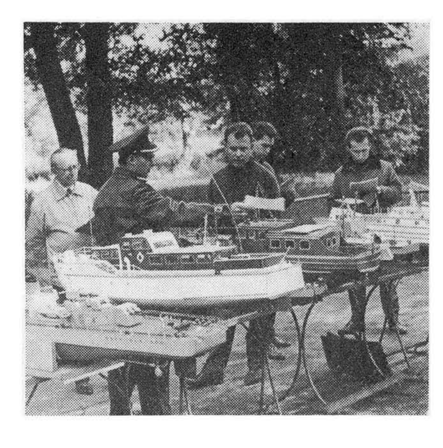
F2 -a
1. Michael Bordag, Dresden, 147,7 P. (L = Limit); 2. Thomas Friedrich, Cottbus, 145,7 P. (L); 3. Volker Riehn, Cottbus, 139,0 P. (L).

Senioren:

F2 -a
1. Heinz Friedrich, Cottbus, 165,3 P.; 2. Günter Wilczynski, Cottbus, 153,3 P.

F2 -b
1. Artur Bordag, Dresden, 181,3 P. (L); 2. Günter Krist, Cottbus, 174,3 P.; 3. Dieter Krotky, Cottbus, 163,7 P.

F2 -c
1. Klaus Bäume, Dresden, 183,0 P. (L).



Modellsegeljacht-Regatta auf dem Knappensee

Zum dritten Male fanden sich am 13. und 14. September 1969 die Modellsegler unserer Republik zu einem Ausscheidungswettkampf in Knappenrode zusammen.

Nachdem im Vorjahr der Wettkampf wegen totaler Flaute abgebrochen werden mußte, standen nunmehr die Auseinandersetzungen unter sehr guten Bedingungen. Es wehte eine sehr kräftige Brise. Einige DF-Modelle hatten große Schwierigkeiten, um über den Kurs zu kommen. Das lag aber weniger am Wind, als vielmehr daran, daß einige Kameraden ihre Modelle nicht genügend beherrschten.

Sehr gut lief die Regatta der F5-Modellsegeljachten unter Startstellenleiter Heinz Friedrich. Es gelang in der verhältnismäßig kurzen Zeit, insgesamt 6 Wettfahrten durchzuführen. So konnten diese Jachten am Sonntagvormittag noch einen Superhet-Törn durchführen, der nicht nur gelang, sondern allen Startern auch neue Erkenntnisse vermittelte.

Unter den bewährten Weisungen des Hauptwettkampfleiters Hans Müller aus Berlin funktionierte eine gute Organisation, und schon am Sonntag, kurz nach 14 Uhr konnte die Siegerehrung durchgeführt werden. Peter Rauchfuß, der schon 1967 und 1968 den Wanderpokal des GST-Seesportklubs gewonnen hatte, konnte den begehrten Pokal nun endgültig mitnehmen. Den DM-Wanderpokal erhielt Georg Gawren aus Leipzig, weil die Senioren zugunsten der Junioren auf ihren Pokal verzichteten. Ebenfalls in den Bezirk Leipzig ging der DF-Pokal; denn Erhard Schulze lag mit 12,50 Punkten Abstand zu seinem Verfolger an der Spitze des Feldes.

Ergebnisse: DF
1. Erhard Schulze, Leipzig, 81,25 P.; 2. Hubertus Leipnitz, Leipzig, 68,75 P.; 3. Uwe Oberländer, Cottbus, 56,25 P.

DX
1. Peter Rauchfuß, Leipzig, 0 P.; 2. Ernst Namokel, Dresden, 12 P.

DM-Junioren
1. Georg Gawren, Leipzig, 100 P.; 2. Thomas Leipnitz, Leipzig, 50 P.

DM-Senioren
1. Wolfgang Wichert, Dresden, 100 P.; 2. Karl-Heinz Leipnitz, Leipzig, 50 P.

F5-Marblehead
1. Peter Rauchfuß, Leipzig, 5,7 P.; 2. Bernd Gerhardt, Dresden, 20,0 P.; 3. Ernst Namokel, Dresden, 39,9 P.

Superhet
1. Peter Rauchfuß, Leipzig, 0 P.; 2. Bernd Gerhardt, Dresden, 12,0 P.; 3. Ernst Namokel, Dresden, 22,8 P.

Um zwei Pokale der GPG Manschnow

Im Schiffsmodellsport ist der Bezirk Frankfurt/Oder als Mannschaft bei den Deutschen Meisterschaften der DDR in den Ergebnislisten noch nicht zu finden. Dennoch sind die Kameraden hier bemüht, auch Limite zu erreichen, die eine Teilnahme an solchen Titelkämpfen voraussetzen. In dieser 1969er Saison konnte das gesteckte Ziel nicht erreicht werden, nur weil die Wettkampfanlagen nicht vollauf den geltenden Bestimmungen entsprachen.

Eine kleine Schiffsmodellsportgruppe in Manschnow organisierte nun zum Saisonschluß einen Pokalwettkampf. Hierzu waren Teilnehmer aus den Nachbarbezirken eingeladen. Die Einwohner dieses kleinen Ortes verstanden es, unter der Leitung von Otto Knote, dieses Treffen zu einer guten Veranstaltung werden zu lassen. Dafür verdienen die Organisatoren, die alles bedacht hatten, Lob und Anerkennung. Ein herzliches Dankeschön geht besonders an die Kollegen der GPG Manschnow für zwei wertvolle Porzellanvasen mit entsprechenden Inschriften für die beste Einzel- und Mannschaftsleistung.

Der Wettkampf verlief fair und nach dem Reglement der NAVIGA. Das Frankfurter Kollektiv konnte besonders während der Standprüfung wertvolle Hinweise für die Verbesserung der Qualität beim Bau von Fahrmodellen erfahren.

Während der Einzelpokal in der am besten besetzten Klasse ausgefahren und von Heinz Brunzel aus Eisenhüttenstadt gewonnen werden konnte, ging der Mannschaftspokal (F2 -b, Fl — V 2,5 und der besten Wertung in einer der Figurenkurse), bei dem die besten Starter jedes Bezirkes in die Wertung kamen, an die Aktiven aus Lauchhammer.

Bestimmt wird sich diese Veranstaltung würdig in die noch wenigen Pokalwettkämpfe einreihen, viele Anhänger vor allem unter den Junioren finden und so zur guten Tradition werden.

Ergebnisse:

F2 -a Junioren
1. Siegmund Schulz, Schwedt, 149 P.; 2. Udo Wachholz, Schwedt, 137 P.

F3 — V Junioren
1. Volker Riehn, Lauchhammer, 116 P.

F3 — E Junioren
1. Helmut Baer, Lauchhammer, 115 P.; 2. Volker Riehn, Lauchhammer, 113,2 P.; 3. Hans-Jürgen Krist, Lauchhammer, 106 P.

EX Junioren
1. Peter Kaufmann, Schwedt, 16,6 P.

EK Junioren
1. Norbert Boggarch, Eisenhüttenstadt, 78,3 P.

F1 — V 2,5
1. Heinz Friedrich, Lauchhammer, 40,7 s; 2. Hans-Joachim Dochow, Schwedt, 53,5 s; 3. Volker Riehn, Lauchhammer, 61 s.

F2 -b
1. Heinz Brunzel, Eisenhüttenstadt, 167 P.; 2. Paul Manske, Manschnow, 163 P.; 3. Dieter Krotky, Lauchhammer, 156 P.

F2 -c
1. Egon Pötsch, Eisenhüttenstadt, 160 P.

Senioren

F1 — E 500
1. Heinz Friedrich, Lauchhammer, 37,8 s.

F2 -a
1. Heinz Brunzel, Eisenhüttenstadt, 171 P.; 2. Günter Wilczynski, Lauchhammer, 155 P.

F3 — V
1. Heinz Friedrich, Lauchhammer, 123,0 P.; 2. Joachim Dochow, Schwedt, 114,8 P.; 3. Armin Broszat, Schwedt, 96,6 P.

F3 — E
1. Heinz Friedrich, Lauchhamemr, 131,4 P.; 2. Konrad Friedrich, Lauchhammer, 128,0 P.

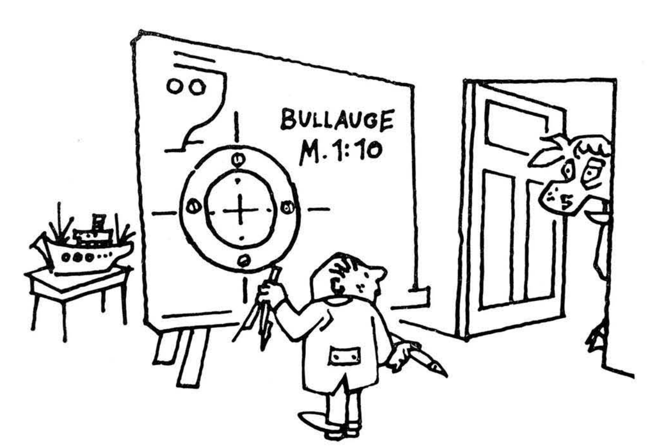
Dokumentation

von Veröffentlichungen für den Schiffsmodellbauer

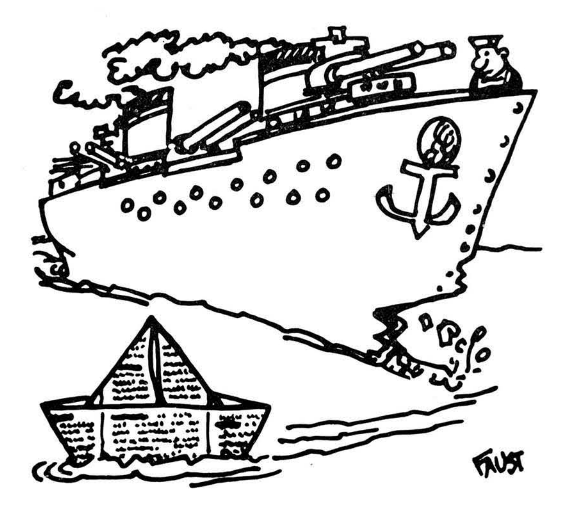
„Seewirtschaft“ 1/9, September 1969
S. 701—704: PLAVMAGASIN 601, Schwimmendes Kaufhaus für die Versorgung der Binnenschiffahrt. Beschreibung, Generalplan, Technische Daten, 1 Foto.

„Modelarz“ 5/169, Mai 1969
S. 16—20: Sowjetisches Forschungs-U-Boot SEWERJANKA (v. d. PGH-HAWEGE). Generalplan, Linien- und Spantenriß, Einzelteilzeichnungen, Text.

„Modelarz“ 6/170, Juni 1969
S. 16—22: Schlepper-180-PS KLIMEK, Gdansk. Generalplan, Linien- und Spantenriß, Einzelteilzeichnungen, Text, Technische Daten.



„Lassen sie sich's von einem Ochsen sagen: Das da ist platter Formalismus!“



Ein einfaches U-Boot-Modell

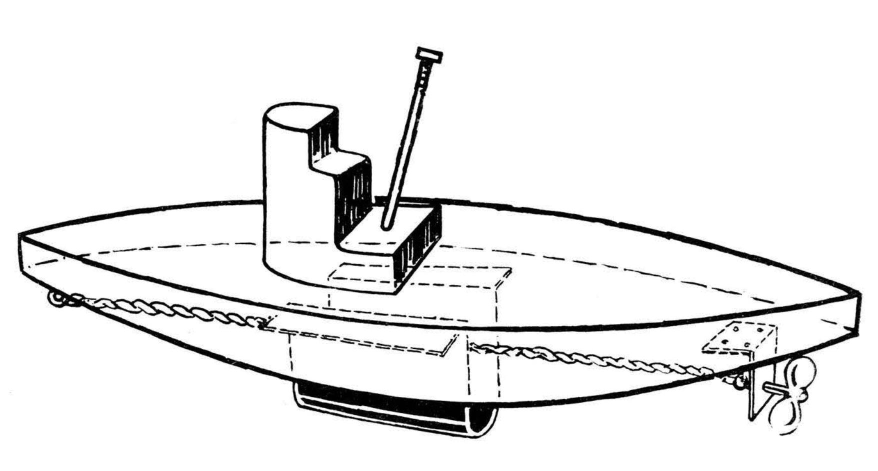
Ein kleines U-Boot-Modell, das wirklich taucht und zu dessen Herstellung nur wenig Zeit benötigt wird, ist nach folgender Anleitung leicht anzufertigen. Der Bau des Modells stellt sehr geringe Anforderungen an die handwerklichen Fähigkeiten des Modellbauers, so daß es besonders für die Zirkel Junger Modellbauer geeignet erscheint.

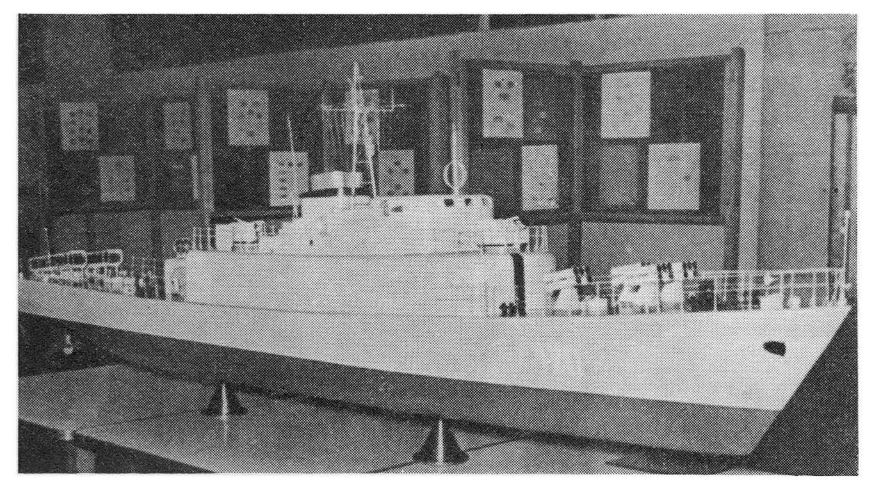
Der Schiffsrumpf kann aus jedem Stück Holz von etwa 1,5 cm Dicke, 20 cm Länge und 5 cm Breite angefertigt werden. Das Holz wird so zugeschnitten und bearbeitet, wie es die Übersichtszeichnung zeigt. Dabei ist darauf zu achten, daß der Rumpf eine symmetrische Form erhält. Ein möglichst dickes Stück Eisenblech mit den Abmessungen von ca. 5 × 7,5 cm wird zu einem U-förmigen Kiel gebogen. Dieser Kiel wird am Schiffsrumpf auf der Mittellienie befestigt. Der Antrieb des Modells besteht aus einem Gummimotor mit einer kleinen selbstgefertigten Schiffsschraube aus Weißblech. Auf die Anfertigung des Gummimotors soll hier nicht näher eingegangen werden, da sie als bekannt vorausgesetzt werden kann. Der Gummi für den Motor wird aus einem alten und nicht mehr brauchbaren Fahrradschlauch geschnitten. An der Spitze des Bootes wird der Gummistrang an einer Holzschraube befestigt.

Als Halterung für das Lager der Antriebsschraube dient ein gewinkelter Blechstreifen am hinteren Ende des Schiffsrumpfes. Der Winkel dieses Blechstreifens muß so beschaffen sein, daß der Schub der Schiffsschraube schräg nach unten wirkt.

Aus Holz wird nun der U-Boot-Turm fertiggestellt. Ein langer Nagel dient als Sehrohr. Das gesamte Gewicht unseres Modells muß so austariert sein, daß beim Einsetzen ins Wasser das Deck des Bootes gerade von der Wasseroberfläche überspült wird.

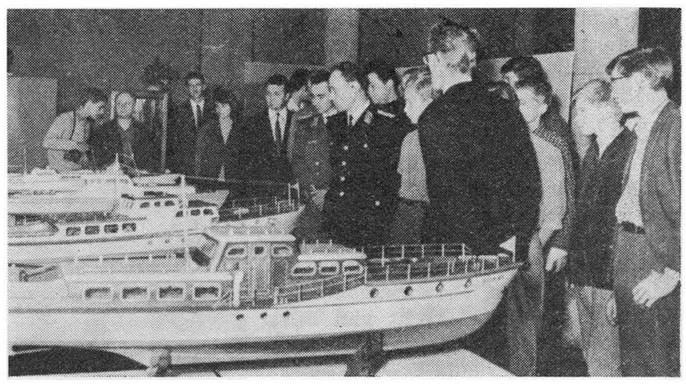
Nun wird der Gummimotor aufgezogen und das Boot im Wasser gestartet. Zunächst wird das Modell eine geringe Strecke an der Wasseroberfläche zurücklegen, um dann unterzutauchen und nach Auslaufen Motors wieder an die Wasseroberfläche zurückzukehren.





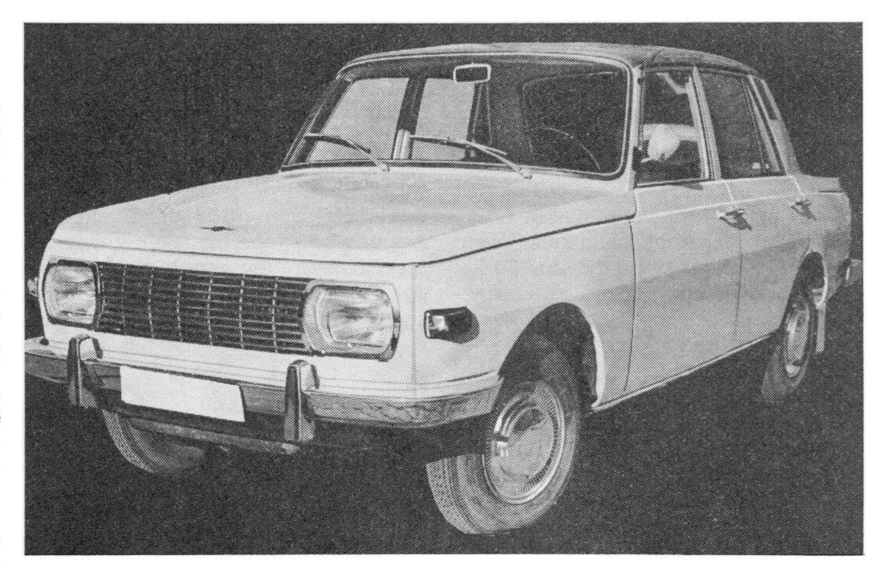
Die Hallenser Leistungsschauen des Schiffsmodellsportklubs waren schon immer ein Anziehungspunkt besonderer Art. Während der II. Leistungsschau erhielt der U-Jäger (links) von Günter Jedwabski eine Silbermedaille. Rechts das Modell der ehemaligen Staatsjacht. Mit diesem Modell errang der Verdiente Meister des Sports, Karl Mosch, dreimal hintereinander einen Europameistertitel. Über die neueste Leistungsschau berichten wir noch ausführlich.

Fotos: Kajet



WARTBURG 353

Technische Daten

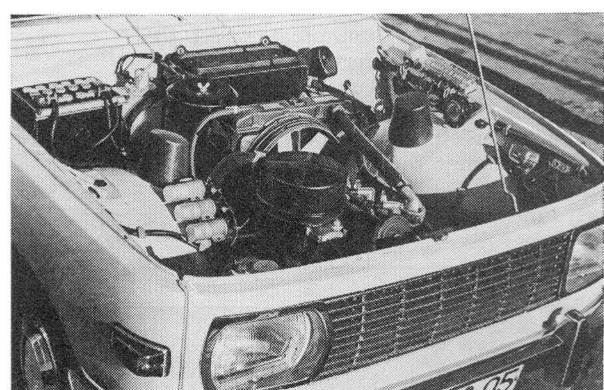


Motor: Dreizylinder-Zweitaktmotor, Gesamthubraum 992 cm^3, Leistung 50 PS bei 4250 U/min, Frischölmischungsschmierung 1 : 33, Batteriezündung.

Elektrik: 12 Volt Nennspannung.

Fahrwerk: Verbindungssteifer Kastenprofilrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, hinten an Schräglenkern. Schraubenfedern mit Gummizusatzfedern, Querstabilisator, doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer, Zahnschubstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Reifen 6,00-13.

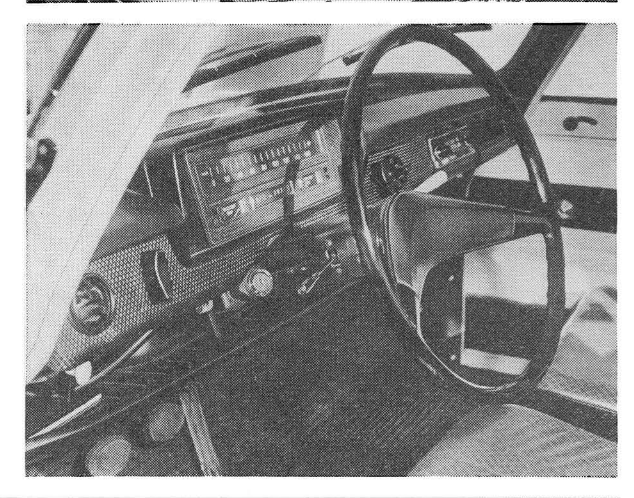
Karosserie: Ganzstahl-Karosserie, viertürig, auf den Rahmen aufgesetzt, Teile weitgehendst auswechselbar.



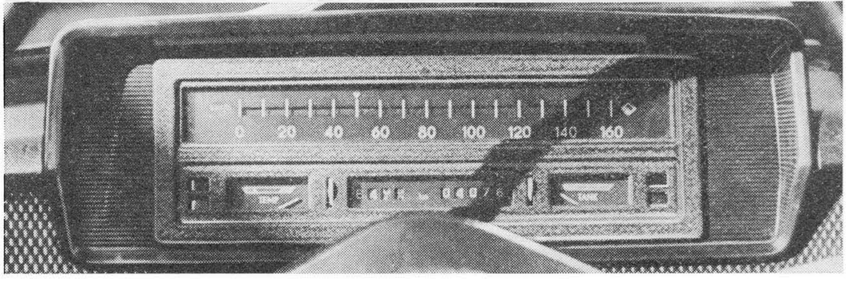
Allgemeines: Wendekreisdurchmesser 10,2 m, Bodenfreiheit voll besetzt 153 mm, Leermasse 900 kg, Zuladung 400 kg, zulässige Gesamtmasse 1300 kg.

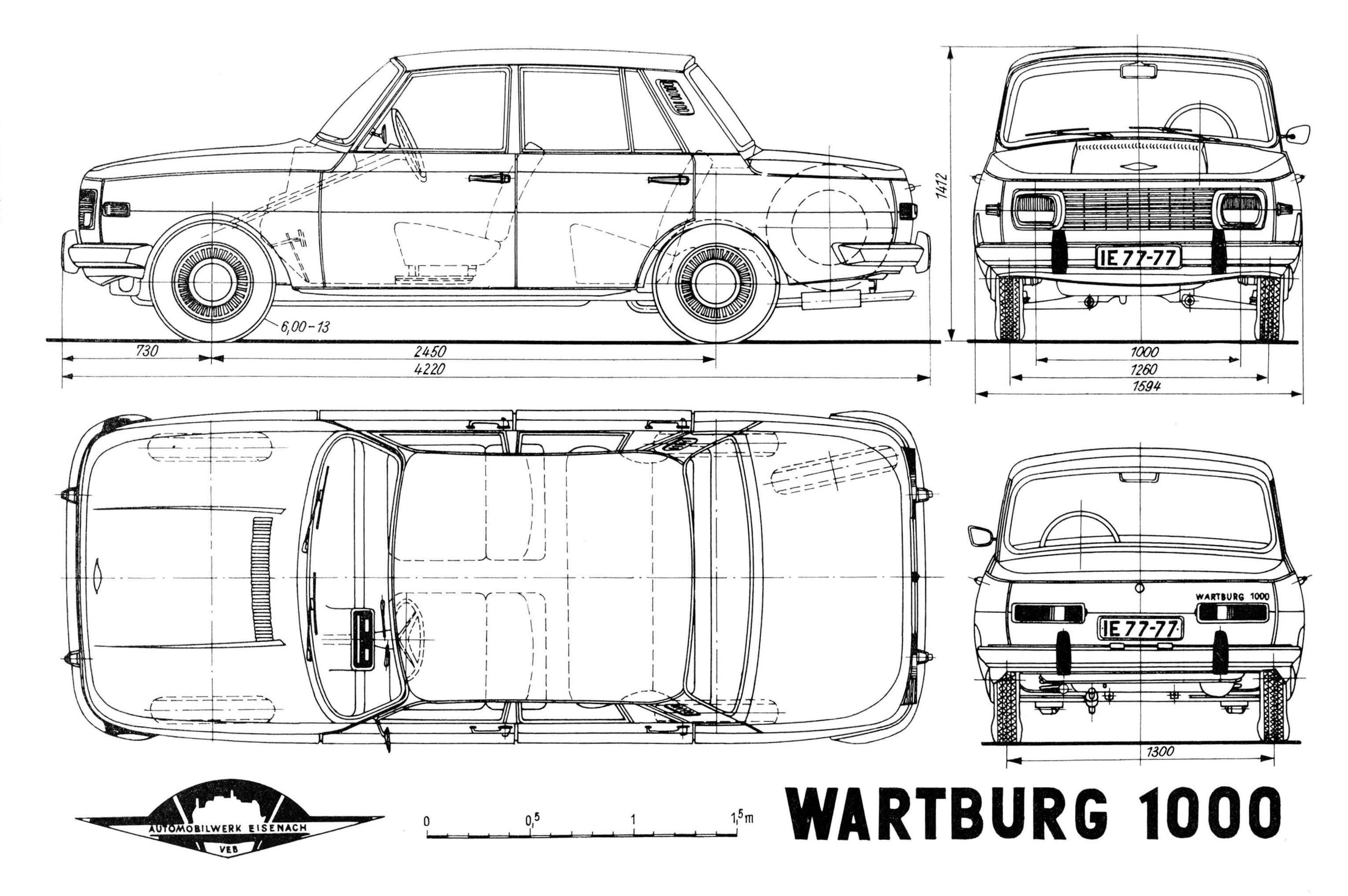
Fahrleistungen: Beschleunigung von 0 auf 80 km/h in 13,95 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h.

Die Freunde des Kraftfahrzeugmodellbaus lieben in der Mehrzahl das naturgetreue Nachbild. Dieser Tatsache wollen wir mit der Veröffentlichung von Detailfotos bzw. Zeichnungen Rechnung tragen. Als erstes wählten wir den in aller Welt geschätzten und leistungsstarken Wartburg 353 aus. Wer möchte den formschönen Eisenacher nicht sein eigen nennen. Und welcher passionierte Kraftfahrzeugmodellbauer möchte den 353 nicht zu seiner Sammlung zählen. Zudem bietet der überaus große Platz im Motor- bzw. Kofferraum alle Möglichkeiten für den Einbau vieler Details. Sei es ein elektrischer Antrieb, Beleuchtung, eine Programmsteuerung oder gar eine Funkfernsteueranlage. Gewiß gibt es noch eine große Anzahl anderer Möglichkeiten.

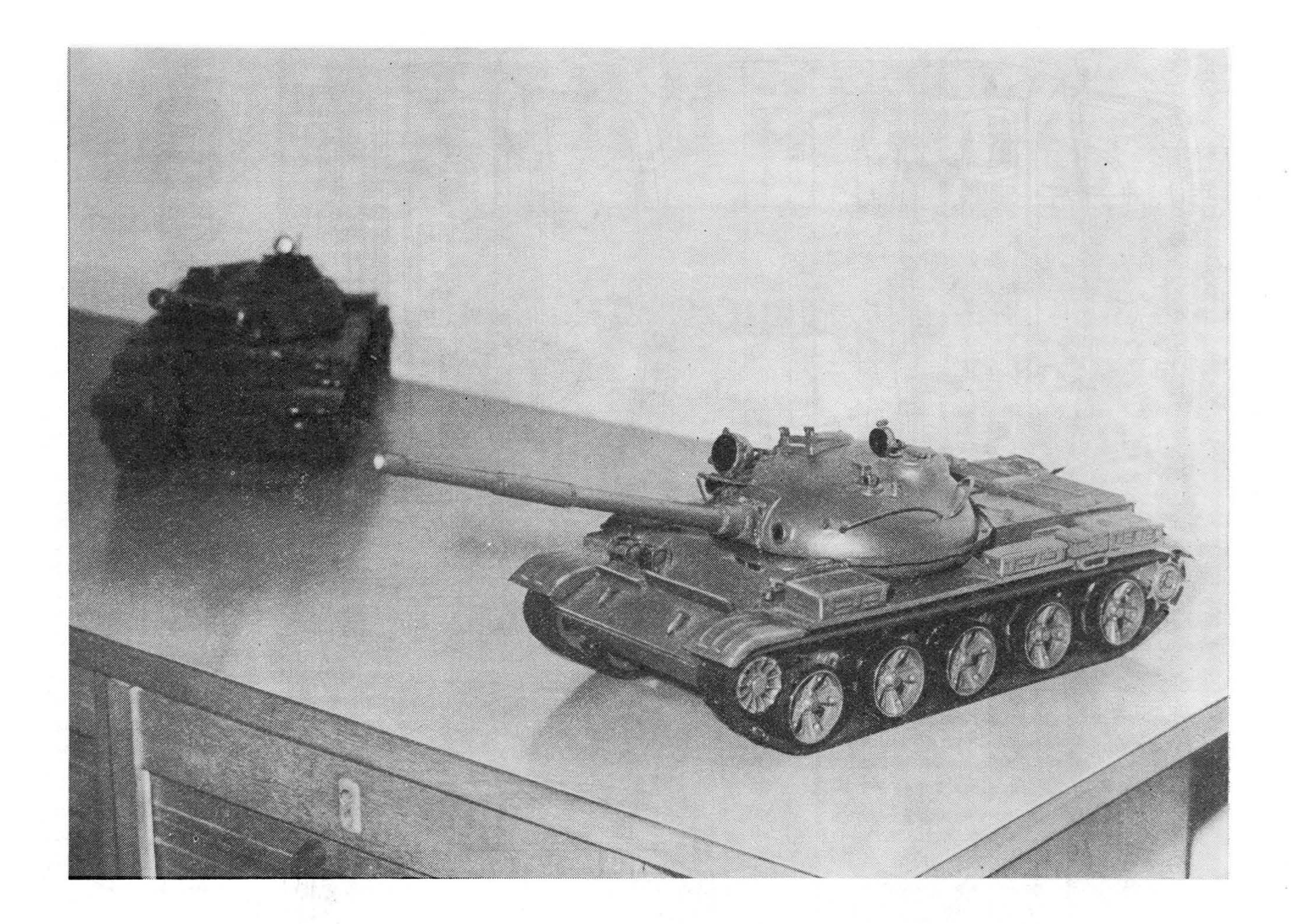


Welche? Das hätten wir gern von den Freunden dieses Hobbys selbst erfahren. Wir möchten nämlich auch den Freunden dieser sehr interessanten Kategorie des Modellbaus in unserer Zeitschrift die Möglichkeit zur Vermittlung von Erfahrungen und Wissen bieten. Auf recht viel Post und Anregungen wartet Ihre Redaktion „Modellbau heute“.





6,00-13
730
2450
4220
1412
IE 77-77
1000
1260
1594
WARTBURG 1000
IE 77-77
1300
AUTOMOBILWERK EISENACH
VEB
0
0,5
1
1,5 m
WARTBURG 1000



Militärfahrzeuge ...

sind auch bei den Modellbauern sehr beliebt. Jung und Alt beschäftigen sich oft monatelang mit dem naturgetreuen Nachbau solcher Fahrzeuge. Selbst Details werden da nicht weggelassen oder verfälscht. So ist es auch bei diesem Panzermodell. In zahlreichen Stunden ist es unter der fachkundigen Hand von Hauptmann Diplom-Journalist Siegfried Modrach aus Berlin entstanden.

Mit der Veröffentlichung von Zeichnungen und Detailfotos sowie von Erläuterungen über wissenswerte Einzelheiten in einer unserer nächsten Ausgaben möchten wir allen Interessenten die Möglichkeit geben, diesen modernen sowjetischen Panzer nachzubauen.

Foto: F. Hein

Modellrennsport

Im Februar des vergangenen Jahres wurde im MC Dresden-Nord im ADMV als neue Sportart die erste Gruppe Modellrennsport der DDR gegründet. Die Möglichkeit zum Bau der Anlage wurde durch die Herstellung der Prefo-Autorennbahn gegeben. Diese international beliebte Sportart findet auch in der DDR eine ständig steigende Anhängerschar.

Die Anlage des MC Dresden-Nord wird auf einer zweigeteilten Platte von 1000 mm × 5000 mm Größe vierspurig aufgebaut und kann bei Nichtgebrauch hochgeklappt werden. Bei einer Rundenlänge von mehr als 10 Metern ist eine Überführung als Längenausgleich eingebaut. Für jede Fahrspur ist ein Trafo mit Gleichrichter vorgesehen. Alle Trafos sind in einem Schaltpult untergebracht, in dem sich außerdem ein Hauptschalter, der die Gesamtanlage primärseitig abschaltet und für jede Fahrspur ein sekundärseitiger Schalter befinden. Das Schaltpult wird mit der Anlage durch Messerleistenkontakte, die zu Steckern umgebaut wurden, verbunden.

Da die serienmäßigen Rundenzähler nur bis 15 Runden zählen, wurden Industrie-Hubzähler auf Elektrobetrieb umgebaut und durch einen Kontakt in der Fahrbahn betätigt.

Auch mit dem Selbstbau von Wagen wurde begonnen. Von einer aus Plastilin modellierten Karosserie wurde ein Gipsabdruck hergestellt, der nach dem Trocknen mit Öl isoliert wurde. Die Negativform kann in mehreren Teilen mit in Epoxidharz getränkten Stoffstreifen, die an den Stoßstellen überlappen, ausgelegt werden. Nach dem Aushärten wird ausgeformt, vorsichtig geschliffen und gespachtelt und lackiert. Die Form erlaubt die Herstellung mehrerer Karosserien.

Die Hinterachse mit Motor wurde original von den Prefo-Modellen übernommen und an einer U-förmigen Klammer mit zwei Bohrungen für die Zapfen des Motorträgers befestigt. Ebenso wurde die Vorderachse übernommen und entsprechend dem Original eingebaut. Mit 58 p ist das Modell nicht schwerer als die Prefo-Modelle. Versuche mit besser haftenden Reifen sind im Gange.

Lothar Wonneberger

informationen flugmodellsport

Mitteilungen der Zentralen Modellflugkommission der DDR



Kommuniqué der Tagung der Modellflugkommission

Die Modellflugkommission des Aeroklubs der DDR führte am 9. Oktober 1969 in Neuenhagen unter Leitung ihres Vorsitzenden eine Arbeitstagung durch.

Im ersten Tagesordnungspunkt wertete Herr Ing. Krieger die Teilnahme der Mannschaft des Aeroklubs der DDR an den VI. Weltmeisterschaften im Fernlenkflug aus. In der Diskussion wurde besonders die Notwendigkeit der exakten wissenschaftlichen Trainingsarbeit als Hauptkriterium der weiteren Leistungssteigerung hervorgehoben. Weiterhin gilt der Ausbildung junger Nachwuchskader im RC-Flug besondere Bedeutung.

Herr Ducklauß, Trainer der Auswahlmannschaft Freiflug, wertete die Teilnahme einer Mannschaft des Aeroklubs der DDR an den Weltmeisterschaften im Freiflug in Österreich aus. Er konnte berichten, daß unsere Mannschaft durch eine ausgezeichnete kollektive Leistung sowie hervorragenden Kampfgeist eines jeden einzelnen Wettkämpfers den Titel eines Weltmeisters der Klasse F 1 B durch Albrecht Oschatz sowie den Vizemannschaftsweltmeister in dieser Klasse durch die Sportler Oschatz, Löffler und Dohne erringen konnte. Herr Ducklauß analysierte eingehend die erreichten Ergebnisse und legte Schlußfolgerungen zur weiteren Trainingsarbeit dar.

Die vom Trainer vorgeschlagene neue Zusammensetzung der Auswahlmannschaft wurde von allen Anwesenden nach eingehender Diskussion gebilligt.

Im Anschluß an die beiden umfangreichen Tagesordnungspunkte berichtete Erhard Schloms über die stattgefundenen Deutschen Meisterschaften der DDR 1969 im Freiflug und Fesselflug im Bezirk Gera. Die Verantwortlichen für fliegerische Ausbildung des Bezirkes Gera mit ihren unermüdlichen Helfern bereiteten diese Meisterschaften ausgezeichnet vor, was durch hervorragende fliegerische Leistungen im Freiflug und im Fesselflug mit zwei Deutschen Rekorden der DDR im Mannschaftsrennen honoriert wurde. Die Modellflugkommission spricht allen Organisatoren und Kampfrichtern, die an der Vorbereitung und Durchführung dieser Meisterschaften aktiv mitgewirkt haben, ihren herzlichen Dank aus.

Die Modellflugkommission wird in Vorbereitung der Deutschen Meisterschaften im Modellflug 1970 die guten Erfahrungen von Gera allseitig auswerten.

Im letzten Tagesordnungspunkt wurde nochmals die Richtlinie zum Erwerb der Leistungsabzeichen im Modellflug behandelt. Sie wurde mit geringen Abänderungen von den Mitgliedern der Kommission gebilligt.

Ergebnisliste

der Weltmeisterschaften für freifliegende Flugmodelle 1969 in Wiener-Neustadt (Österreich)

Klasse F 1 A (Segelflugmodelle)

Einzelwertung

Platz	Name	Punkte
1.	Drew, E. (England)	1260
2.	Pataki, G. (Ungarn)	1257
3.	Prochazka, O. (ČSSR)	1251
4.	Czerny, P. (Polen)	1245
5.	Grigorasch, A. (UdSSR)	1241
6.	Horejsi, I. (ČSSR)	1234
7.	Munnukka, N. (Finnland)	1205
8.	Pugatschenko, A. (UdSSR)	1204
9.	Tanyü, A. (Türkei)	1202
10.	Boscard, C. (Italien)	1201
11.	Varetto, C. (Italien)	1200
12.	Lepp, A. (UdSSR)	1197
13.	Wien, Th. D. (Norwegen)	1188
14.	Soave, P. (Italien)	1177
15.	Weiss, I. (Israel)	1172
16.	Lopez, J. (Spanien)	1171
16.	Graves, A. R. (Neuseeland)	1171
18.	Höbinger, R. (Österreich)	1169
19.	Kosorus, S. (Jugoslawien)	1163
19.	Müssig, G. (BRD)	1163
21.	Braire, L. (Frankreich)	1153
22.	Rihs, A. (Schweiz)	1147
23.	Hirschel, M. (DDR)	1145
24.	Batty, Ch. (England)	1143
25.	Borrel, M. (Schweden)	1141
26.	Surri, D. (Kanada)	1140
27.	Jurczeniak, St. (Polen)	1138
28.	Vörös, E. (Ungarn)	1136
29.	Taylor, J. (USA)	1133
29.	Petterson, J. (Schweden)	1133
31.	Kongsted, Th. (Dänemark)	1132
31.	Xenakis, G. (USA)	1132
33.	Young, A. (England)	1125
34.	Klinworth, Ph. (USA)	1123
35.	Schmidt, H. (BRD)	1120
35.	Bazillon, M. (Frankreich)	1120
37.	Aksu, S. (Türkei)	1118
38.	Haudenard, A. V. (Belgien)	1115
39.	Lagan, P. (Neuseeland)	1114
40.	Skabraha, A. (ČSSR)	1112
41.	Spann, R. (Österreich)	1090
42.	Vervree, G. (Niederlande)	1089
43.	Sulisz, A. (Polen)	1078
44.	O'Reilly, L. (Australien)	1075
44.	Ducklauß, D. (DDR)	1075
46.	Berthe, J. M. (Frankreich)	1071
47.	Herzberg, G. (Israel)	1070
48.	Schreiner, J. (DDR)	1058
49.	Andersson, K. (Schweden)	1056
50.	Yalcinkaya, N. (Türkei)	1050
51.	Boduwo, D. (Bulgarien)	1042
52.	Zach, G. (Österreich)	1040
53.	Vaeth, Th. (Dänemark)	1037
54.	Vernandez, A. (Spanien)	1035
55.	Aben, A. (Niederlande)	1033
56.	Schellekens, A. (Niederlande)	1027
57.	Klink, D. (BRD)	1016
58.	Sarpila, A. (Finnland)	1013
59.	Geiser, W. (Schweiz)	1009
60.	Lommer, P. (Luxemburg)	1007
61.	Surry, D. (Kanada)	999
62.	Masari, D. (Jugoslawien)	997
63.	Mikulcic, E. (Jugoslawien)	988
64.	Merten, N. (Luxemburg)	986
64.	Thomson, W. (Kanada)	986
66.	Emilio, R. (Argentinien)	981
67.	Abadjier, K. (Bulgarien)	963
68.	This, M. (Luxemburg)	960
69.	Gaensli, F. (Schweiz)	930
70.	Dehlbek, A. (Dänemark)	901
71.	Vishniza, D. (Israel)	881
71.	Fernandez, M. (Spanien)	881
73.	Buggenhout, J. V. (Belgien)	880
74.	Anester, G. (Bulgarien)	868
75.	Glenny, B. R. (Neuseeland)	859
76.	Pyykkö, M. (Finnland)	835
77.	Vida, G. (Ungarn)	831
78.	Lefter, M. (Rumänien)	826
79.	Amer, Moh. F. (VAR)	815
80.	Foucart, G. (Belgien)	806
81.	O'Conner, S. (Australien)	683
82.	Anderson, D. (Australien)	567
83.	Mabrouk, Moh. A. (VAR)	558
84.	Mehres, Moh. A. (VAR)	349

Klasse F 1 A

Mannschaftswertung

1. UdSSR	3642
2. ČSSR	3597
3. Italien	3578
4. England	3528
5. Polen	3461
6. USA	3388
7. Türkei	3370
8. Frankreich	3344
9. Schweden	3330
10. Österreich	3299
10. BRD	3299
12. DDR	3278
13. Ungarn	3224
14. Niederlande	3149
15. Jugoslawien	3148
16. Neuseeland	3144
17. Kanada	3125
18. Israel	3123
19. Spanien	3087
20. Schweiz	3086
21. Dänemark	3070
22. Finnland	3053
23. Luxemburg	2953
24. Bulgarien	2873
25. Belgien	2801
26. Australien	2325
27. VAR	1722
28. Norwegen	1188
29. Argentinien	981
30. Rumänien	826

Klasse F 1 B (Gummimotor-Flugmodelle)

Einzelwertung

1. Oschatz, A. (DDR)	1260
2. Martin, H. (Österreich)	1251
3. Silberg, I. (UdSSR)	1250
4. Löffler, J. (DDR)	1241
5. Gard, J. (USA)	1231
6. Kmoch, V. (Jugoslawien)	1220
7. Melentjew, G. (UdSSR)	1218
8. Sulkala, M. (Finnland)	1210
8. Jurow, A. (UdSSR)	1210
10. Pormenter, F. (USA)	1207
11. Tukiedorf, Z. (Polen)	1204
12. Oskamp, E. (Niederlande)	1200
13. Segrave, M. (Kanada)	1199
14. Schweinsberg, S. (Niederlande)	1196
15. Simerda, A. (ČSSR)	1178
16. Schaller, U. (Schweiz)	1177
17. Xenakis, G. (USA)	1176
18. Kiss, N. (Frankreich)	1172
19. Pierre-Bes, G. (Frankreich)	1171
20. Barr, L. (England)	1168
21. Den Ouden, P. (Niederlande)	1165
22. Cassi, G. (Italien)	1161
23. Kosinski, J. (Polen)	1158
24. Dohne, W. (DDR)	1153
25. Zetterdahl, J. (Schweden)	1152
26. Nienstaedt, E. (Dänemark)	1149
27. Jakobsen, E. (Dänemark)	1147
28. Czinzel, W. (BRD)	1138
28. Rothenberger, Ch. (Schweiz)	1138
30. Thomas, M. (Kanada)	1131
31. Alujeuic, N. (Jugoslawien)	1129
32. Durech, L. (ČSSR)	1127
33. Johansson, R. (Schweden)	1121
34. O'Donnel, J. (England)	1111
34. Klima, J. (ČSSR)	1111
36. Ljutika, M. (Jugoslawien)	1110
37. Aalto, P. (Finnland)	1106
38. Artoli, R. (Italien)	1103
39. Popov, P. (Bulgarien)	1096
39. Serrano, L. (Brasilien)	1096
41. Rohrer, E. (Schweiz)	1087
42. Hakansson, A. (Schweden)	1086
43. Jürgen, H. (BRD)	1084
44. Wells, A. R. (England)	1076
45. Lengani, S. (Italien)	1074
46. O'Connos, S. (Australien)	1044
47. Edwards, A. (Australien)	1036
48. McGillivray, J. (Kanada)	1033
49. Koster, Th. (Dänemark)	1028
50. Höfsäß, R. (BRD)	1016
51. Pasztor, J. (Ungarn)	1013
52. Haiden, A. (Österreich)	1004
53. Farkas, I. (Ungarn)	994
54. Pohjola, S. (Finnland)	978
54. Legan, P. (Neuseeland) proxy Ray Elliot	978
56. Rauch, A. (Österreich)	946
57. Nes'eYalcinkaya (Türkei)	945
58. Skjulstad, P. Th. (Norwegen)	936
59. Mersenburger, C. (Spanien)	935
60. Dihm, J. (Polen)	911
61. Akca, T. (Türkei)	910
62. Constantinescu (Rumänien)	907
63. Tecimer, C. (Türkei)	903
64. Malkin, J. (Neuseeland) proxy M. Woodhouse	880
65. Burg, A. (Frankreich)	879
66. Roots (Neuseeland) proxy D. Morley	838
67. Kreisz, R. (Ungarn)	833
68. Carlini, E. (Brasilien)	826
69. Tsvetkov, D. (Bulgarien)	762
70. Goldberg, M. (Israel)	754
71. Stamenor, St. (Bulgarien)	734
72. Mabille, A. (Belgien)	560

Klasse F 1 B

Mannschaftswertung

1. UdSSR	3678
2. DDR	3654
3. USA	3614
4. Niederlande	3561
5. Jugoslawien	3459
6. ČSSR	3416
7. Schweiz	3402
8. Kanada	3363
9. Schweden	3359
10. England	3355
11. Italien	3338
12. Dänemark	3324
13. Finnland	3294
14. Polen	3273
15. BRD	3238
16. Frankreich	3222
17. Österreich	3201
18. Ungarn	2840
19. Türkei	2758
20. Neuseeland	2696
21. Bulgarien	2592
22. Australien	2080
23. Brasilien	1922
24. Norwegen	936
25. Spanien	935
26. Rumänien	907
27. Israel	754
28. Belgien	560

Klasse F 1 C (Motorflugmodelle)

Einzelwertung

1. Baumann, F. (BRD)	(240 + 300 + 240)	1260
2. Rieke, K. H. (Westberlin)	(240 + 300 + 186)	1260
3. Spence, H. (USA)	240 + 287)	1260
4. Friis, H. (Schweden)	(240 + 222)	1260
5. Spring, P. (Schweiz)	(240 + 202)	1260
6. Koster, Th. (Dänemark)	(240 + 150)	1260
7. Fiegl, B. (Italien)	(240 + 004)	1260
8. Krycer, B. (ČSSR)	(233)	1260
9. Fuller, G. (England)	(209)	1260
10. Savini, S. (Italien)	(207)	1260
11. Monks, R. (England)	(204)	1260
12. Silon, G. (Ungarn)		1257
13. Iribarne (Frankreich)		1254
14. Sedlak, J. (ČSSR)		1251
15. Schmeling, G. (DDR)		1248
15. Grethein, A. (UdSSR)		1248
17. Csizmarik, F. (Ungarn)		1245
18. Onufrienko, B. (UdSSR)		1238
19. Guilloteau, R. (Frankreich)		1236
20. Keinrath, H. (Österreich)		1230
21. Engelhardt, K. (DDR)		1226
21. Agner, St. (Dänemark)		1226
23. Foley, J. (Kanada)		1218
24. Sifleet, B. (USA)		1214
25. Norton, S. (USA)		1201
26. Hollander, N. (Schweden)		1200
27. Sulisz, Z. (Polen)		1190
28. Meczner, A. (Ungarn)		1178
29. Brooks, J. (Kanada)		1176
30. Hartwanger, F. (Österreich)		1171
30. Haapalainen, S. (Finnland)		1171
30. Parovel, A. (Italien)		1171
33. Werbitzki, E. (UdSSR)		1160
34. Fritzsch, L. (Österreich)		1142
35. Kovcic, L. (Jugoslawien)		1123
35. Schneeberger, F. (Schweiz)		1123
37. Carlini, E. (Brasilien)		1120
38. Hagel, R. (Schweden)		1109
39. Wiseman, D. (England)		1106
40. Cringu, E. (Rumänien)		1102
41. Benedikt, J. (Polen)		1101
42. Kumpalainen, J. (Finnland)		1094
43. Reda, S. (BRD)		1080
44. Glogoscan, M. (Jugoslawien)		1078
45. Malina, Z. (ČSSR)		1048
46. Matic, R. (Jugoslawien)		1038
47. Rintamaa, R. (Finnland)		1017
48. Hewitson, N. (Neuseeland) proxy J. Allen		1003
49. Kei-Ichi-Kibiki (Japan)		987
50. Dazer, L. (Bulgarien)		964
50. Remy, D. (Frankreich)		964
52. Eggleston, B. (Kanada)		954
53. Kämmer, R. (DDR)		923
54. Schenker, R. (Schweiz)		920
55. Sinapou, A. (Bulgarien)		876
56. Tser, B. (Bulgarien)		850
57. Gogorcena, J. (Spanien)		761
58. Krzemenski, J. (Polen)		712
59. Tecimer, C. (Türkei)		667
60. Akca, T. (Türkei)		269
61. Kalayciyan, O. (Türkei)		85

Klasse F 1 C

Mannschaftswertung

1. Italien	3691
2. Ungarn	3680
3. USA	3675
4. UdSSR	3646
5. England	3626
6. BRD/Westberlin	3600
7. Schweden	3569
8. ČSSR	3559
9. Österreich	3543
10. Frankreich	3454
11. DDR	3397
12. Kanada	3348
13. Schweiz	3303
14. Finnland	3282
15. Jugoslawien	3239
16. Polen	3003
17. Bulgarien	2690
18. Dänemark	2486
19. Brasilien	1120
20. Rumänien	1102
21. Türkei	1021
22. Neuseeland	1003
23. Japan	987
24. Spanien	761

proxy = für ihn startete.
(Wettkämpfer, die nicht selbst teilnehmen können, schicken ihre Modelle, mit denen ein anderer Sportler startet.)
Im vorliegenden Fall flogen Engländer.

informationen schiffsmodellsport

SCHIFFSMODELLSPORTKLUB DDR

Mitteilungen des Präsidiums des Schiffsmodellsportklubs der DDR



das Ausbildungsjahr 1969 mit seinen großen gesellschaftspolitischen und sportlichen Höhepunkten liegt nun hinter uns.

Mit Stolz und Freude können wir rückschauend feststellen: auch die Schiffsmodellsportler haben an ihrem Arbeitsplatz, bei Wettkämpfen auf nationaler und internationaler Ebene mitgeholfen, das 20. Jahr der Gründung unserer Deutschen Demokratischen Republik zum Jahr der großen Erfolge auf allen Gebieten unseres Lebens werden zu lassen.

Wenn wir heute feststellen können, daß fast in allen Klassen neue Deutsche Rekorde der DDR aufgestellt wurden und die Mitglieder der Auswahlmannschaft des Schiffsmodellsportklubs der Deutschen Demokratischen Republik bei den VI. Europameisterschaften der NAVIGA, dem IV. Internationalen Freundschaftswettkampf im Schiffsmodellsport 1969 anläßlich der Ostseewoche in Rostock sowie weiteren vier internationalen Begegnungen insgesamt 12 erste Plätze, 11 zweite und 18 dritte Plätze sowie in der Klasse C bei Wettbewerben zweimal Gold und neunmal Silber erringen konnten, dann ist das eine stolze Bilanz und die Grundlage für die Lösung vor uns stehender Aufgaben.

Es ist uns deshalb ein echtes Bedürfnis, zu Beginn des neuen Jahres allen Aktiven, Übungsleitern und Funktionären für ihre Initiative und Einsatzbereitschaft recht herzlich zu danken und ihnen sowie ihren Familien gute Gesundheit, Schaffenskraft, viel Glück und neue Erfolge im Jahre 1970 zu wünschen.

Kurt Vogler
Generalsekretär des SMK der DDR

Ehrentafel der Deutschen Meister der DDR 1969

Junioren

Klasse	Name	Bezirk	Leistung
A1	Anke Niebuhr	Magdeburg	84,112 km/h
B1	Heinrich Geißler	Magdeburg	132,841 km/h
DM	Thomas Leipnitz	Leipzig	66,67 P.
EH	Gabriele Scheliga	Karl-Marx-Stadt	183,67 P.
EK	Kollektiv Carl Zeiß	Gera	210,67 P.
EX	Günter Schröpfer	Karl-Marx-Stadt	93,33 P.
F2-a	Reinhard König	Berlin	174,00 P.
F3-E	Bernd Ricke	Schwerin	127,00 P.
F3-V	Burghard Bethge	Magdeburg	124,00 P.

Mannschaftswertung Bezirk Magdeburg

Senioren

Klasse	Name	Bezirk	Leistung
A1	Harry Niebuhr	Magdeburg	90,000 km/h
A2	Karl-Heinz Rost	Karl-Marx-Stadt	144,000 km/h
A3	Hartmut Gläser	Gera	131,686 km/h
B1	Werner Möller	Rostock	155,172 km/h
DM	Karl Schulze	Leipzig	75,00 P.
DX	Karl Haberecht	Karl-Marx-Stadt	100,00 P.
EH	Helmut Schwarzer	Erfurt	216,00 P.
EK	Helmut Schwarzer	Erfurt	214,00 P.
EX	Klaus Germann	Rostock	100,00 P.
F1-V 2,5	Peter Goerz	Erfurt	31,50 s
F1-V 5,0	Helmut Tischler	Gera	26,30 s
F1-V 15,0	Peter Goerz	Erfurt	22,50 s
F1-E 30	Lothar Lutz	Halle	71,43 s
F1-E 500	Herbert Hofmann	Dresden	33,40 s
F2-a	Heinz Konschak	Erfurt	188,67 P.
F2-b	Friedrich Wiegand	Gera	191,33 P.
F2-c	Lothar Lutz	Halle	191,67 P.
F3-E	Bernd Gerhard	Dresden	138,00 P.
F3-V	Hans-Joachim Kunze	Magdeburg	139,00 P.
F5-M	Peter Rauchfuß	Leipzig	11,00 P.
F-5X	Peter Rauchfuß	Leipzig	5,70 P.

Mannschaftswertung Bezirk Erfurt

Schiedsrichter der Klasse I

Nachstehend aufgeführte Schiedsrichter der Klasse I sind vom Präsidium des SMK der DDR bestätigt:

Hans Müller, Berlin, SMS 001; Rudolf Ebert, Halle, SMS 002; Dieter Johansson, Halle, SMS 003; Wolfgang Rehbein, Karl-Marx-Stadt, SMS 004; Hans Fischer, Cottbus, SMS 005; Joachim Durand, Suhl, SMS 006; Helmut Pressel, Magdeburg, SMS 007; Horst Klett, Suhl, SMS 008; Walter Gerbracht, Potsdam, SMS 009; Heinz Friedrich, Cottbus, SMS 010; Günter Roggentin, Rostock, SMS 011; Siegfried Mortak, Leipzig, SMS 012; Oskar Worm, Dresden, SMS 013; Rolf Friedrich, Erfurt, SMS 014; Hans Rüdiger, Dresden, SMS 015; Horst Below, Rostock, SMS 016; Erich Feilbach, Suhl, SMS 017; Ulrich Roßwag, Suhl, SMS 018; Eberhard Stoffer, Rostock, SMS 019; Hartmut Gläser, Gera, SMS 020; Karl Mosch, Magdeburg, SMS 021 und Herbert Thiel, Potsdam, SMS 022.

Deutsche Rekorde der DDR 1969

Klasse	Datum	Name	Ort	Leistung
A1	12. 7. 69	Hans-Joachim Tremp	Rostock	138,461 km/h
A2	12. 8. 69	Karl-Heinz Rost	Greiz	144,000 km/h
A3	10. 8. 69	Werner Möller	Russe (B)	136,364 km/h
B1	15. 8. 69	Jaroslav Rehak	Greiz	178,218 km/h
F1-V 2,5	14. 7. 69	Helmut Tischler	Rostock	29,00 s
F1-V 5,0	20. 8. 68	Helmut Tischler	Kapuvar (H)	25,40 s
F1-V 15,0	29. 6. 69	Hans-Joachim Kunze	Magdeburg	21,80 s
F1-E 30	20. 8. 69	Lothar Lutz	Kapuvar (H)	69,60 s
F1-E 500	20. 8. 69	Herbert Hofmann	Kapuvar (H)	27,10 s

Terminkalender

Alle nachstehend aufgeführten Veranstaltungen sind als DDR-offene Wettkämpfe beim Generalsekretariat des SMK der DDR gemeldet. Die bei diesen Wettkämpfen erteilten Limit-Bestätigungen sind rechtsgültig.

Knappenrode (Bezirk Cottbus) vom 13. bis 14. September 1969; *Apolda* (Bezirk Erfurt) vom 27. bis 28. September 1969; *Ballenstedt* (Bezirk Halle) vom 27. bis 28. September 1969; *Lauchhammer* (Bezirk Cottbus) vom 4. bis 5. Oktober 1969; *Weimar* (Bezirk Erfurt) vom 9. bis 10. Mai 1970 „Weimar-Pokal"; *Zwickau* (Bezirk Karl-Marx-Stadt) vom 9. bis 10. Mai 1970; *Rostock* vom 9. bis 10. Mai 1970; *Magdeburg* vom 20. bis 21. Juni 1970 „Pressepokal"; *Ballenstedt* (Bezirk Halle) vom 24. bis 25. Juni 1970; *Bad Salzungen* (Bezirk Suhl) vom 4. bis 5. Juli 1970 „Kali-Kumpel-Pokal"; *Schwerin* – XV. Deutsche Meisterschaften der DDR im Schiffsmodellsport vom 13. bis 16. August 1970, und *Apolda* (Bezirk Erfurt) vom 26. bis 27. September 1970.

Der Bezirk Leipzig hat in *Nauendorf* im Mai 1970 ebenfalls einen DDR-offenen Wettkampf geplant. Bei Redaktionsschluß war der genaue Termin noch nicht bekannt.

Die Ausschreibungen für alle obengenannten Wettkämpfe sind über die Bezirksvorstände der Gesellschaft für Sport und Technik erhältlich.

In eigener Sache

Zahlreiche Anfragen erreichten „Modellbau heute" bereits vor dem Erscheinen dieser ersten Ausgabe. Wie ist die neue Zeitschrift zu bekommen? Wie oft erscheint sie? Was hat sie zum Inhalt? Ist es möglich, in der Zeitschrift Anzeigen zu veröffentlichen?

Sicher beantwortet diese erste Ausgabe schon eine Anzahl der Fragen. Trotzdem wollen wir kurz darauf eingehen.

Unsere Zeitschrift erscheint monatlich und behandelt, wie auch auf der Titelseite zu ersehen ist, den Flug-, Schiffs- und Kfz.-Modellbau und -Sport. „Modellbau heute" ist über den Postzeitungsvertrieb im Abonnement sowie im Freiverkauf erhältlich. Natürlich garantiert nur ein Abonnement den sicheren Erhalt unserer Zeitschrift. Es ist direkt bei allen Poststellen und -Ämtern oder durch Zusendung des von uns in den Fachgeschäften für Bastlerbedarf in Umlauf gebrachten Werbeprospekten zu erwerben.

All unseren Lesern geben wir auch die Möglichkeit, den Modellbau bzw. -Sport betreffende Anzeigen zu veröffentlichen. Wir verstehen darunter Ankauf, Verkauf bzw. Tausch von Modellbauartikeln. Gleichzeitig bestehen für den Einzel- bzw. Großhandel sowie die Hersteller von Modellbaumaterialien umfangreiche Werbemöglichkeiten. Anzeigen nehmen die DEWAG-Werbung Berlin und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirken der DDR entgegen.

Ihre Redaktion „Modellbau heute"

Im nächsten Heft lesen Sie:

RC-Weltmeisterschaften im Bild

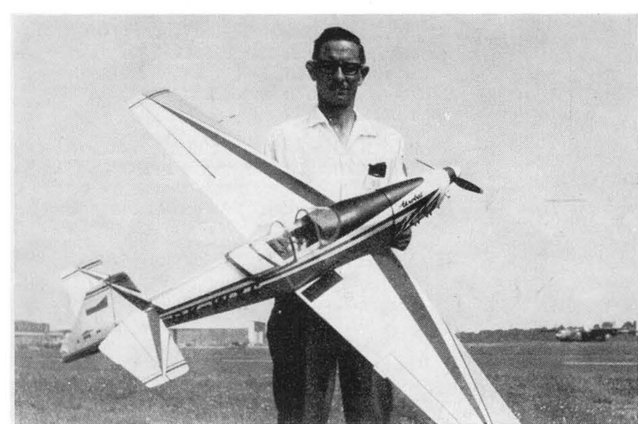
Bereits zum sechsten Mal wurden vom 23. bis 27. Juli des vergangenen Jahres Weltmeisterschaften für funkferngesteuerte Kunstflugmodelle (RC = Radio Control) ausgetragen. Diesmal im westdeutschen Lemwerder bei Bremen.

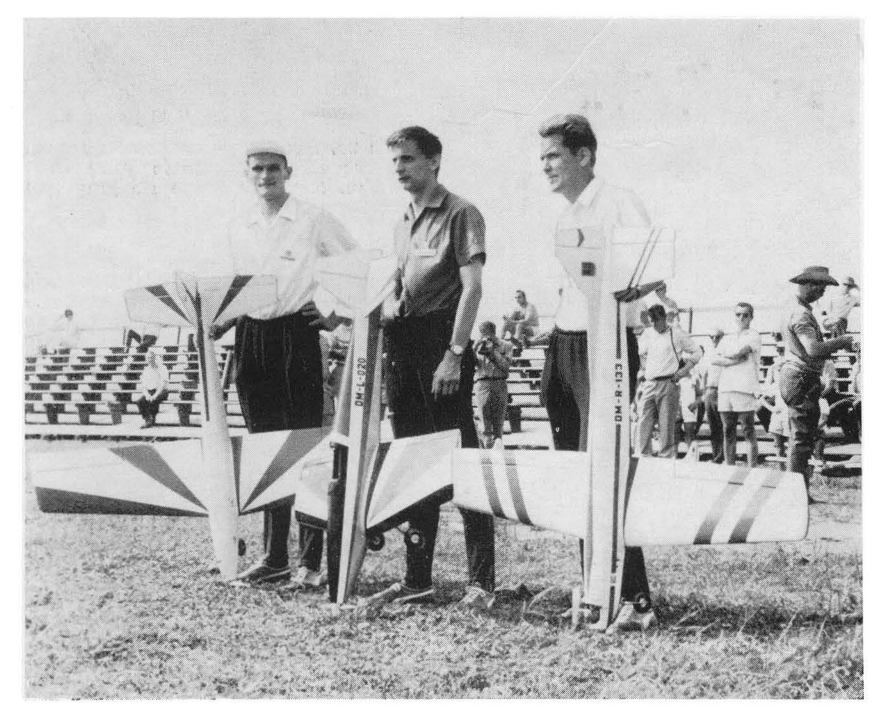
Als die größte Sensation dieser Titelkämpfe wird der Sieg des 23jährigen Bruno Giezendanner aus der Schweiz (Bild oben) angesehen, der den haushohen Favoriten, Titelverteidiger Phil Kraft aus den USA, klar distanzierte.

Erstmals beteiligte sich auch eine Auswahlmannschaft unserer Republik an einer RC-Weltmeisterschaft. Die Erwartungen in bezug auf eine gute Plazierung von Erich Wenisch, Lutz Schramm und Ronald Fischer (Bild unten v. l. n. r.) waren wohl doch etwas zu hoch geschraubt, denn mit den Plätzen 62, 44 und 57 rangierte keiner im Vorderfeld. Es wird









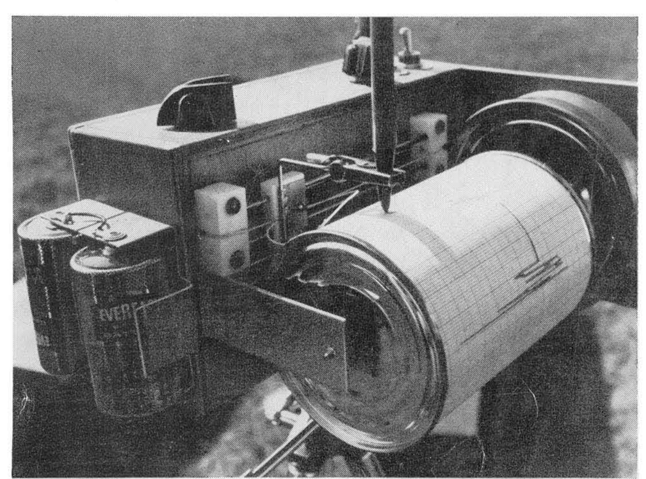
wohl noch viel Arbeit notwendig sein, um in Zukunft in dieser wohl interessantesten Klasse des Modellfluges Erfolg zu haben.

Gleichzeitig fanden in Lemwerder Wettkämpfe für naturgetreue Flugmodelle mit Funkfernsteuerung statt. Dieser Wettbewerb sollte eine gewisse Vorstufe für Weltmeisterschaften der Scalemodelle darstellen.

Auffällig war, daß viele Flugzeugkonstruktionen aus sozialistischen Ländern als Vorbild dienten, wie diese Jak 18 (Bild Mitte links). Der Trainer „Akrobat“ von Hester (USA) sah nicht nur gut aus, er flog auch ausgezeichnet (Bild Mitte rechts).

Fotos: K. Seeger

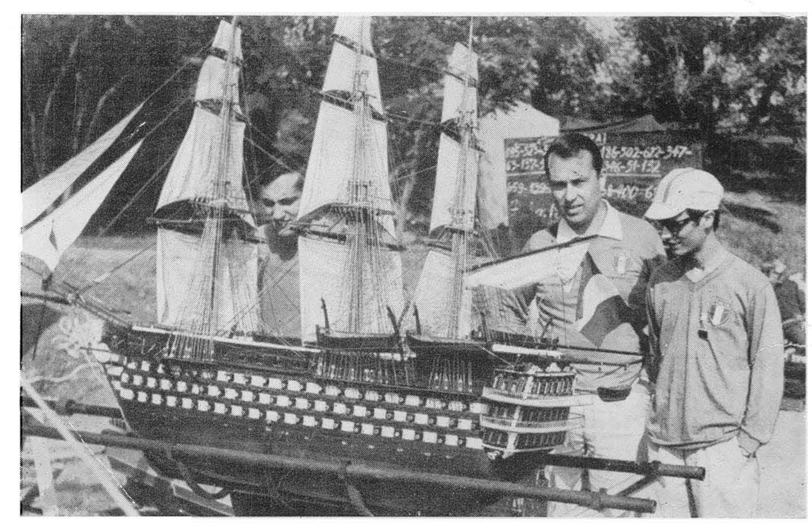
MODELLBAU international

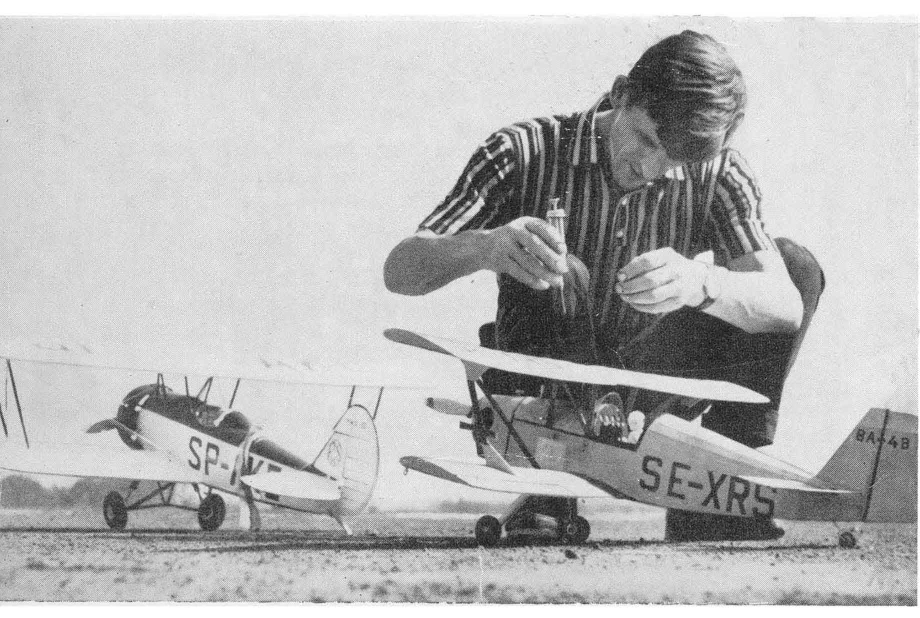




Oben rechts: Klaus-Dieter Horn (rechts) ist der Konstrukteur dieses Einziehfahrwerkes am Modell des RC-Weltmeisters Bruno Giezendanner. Das Bugrad ist dazu noch lenkbar.

Oben links: Thermikmeßgeräte kommen im Modellflug immer mehr in Mode. Mit einem Schreiber hatten die Amerikaner ihr Gerät bei den letzten Weltmeisterschaften ausgerüstet. Die Aufzeichnungen dienen der wissenschaftlichen Auswertung.





Mitte: Auch funkferngesteuerte Oldtimer gab es bei den Europameisterschaften im Schiffsmodellsport in Russe (Bulgarien) zu sehen. Natürlich zogen sie jung und alt in ihren Bann.

Unten: Naturgetreue Nachbauten von Flugmodellen sind in der Volksrepublik Polen sehr verbreitet. Viel Mühe und Aufwand waren auch für den Bau dieser leinengesteuerten „Oldtimer" notwendig.